



MINISTERIO DE  
HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

**INFORME DE AUDITORÍA OPERATIVA Y DE CUMPLIMIENTO**

**LOGROÑO INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL 2002**

**Plan de Auditoría 2022**

**Código AUDInet 2022/530**

**Intervención Regional La Rioja**



## INDICE

I.	Dictamen ejecutivo .....	1
1.	INTRODUCCIÓN .....	1
2.	CONSIDERACIONES GENERALES .....	2
3.	OBJETIVOS Y ALCANCE. LIMITACIONES AL ALCANCE .....	9
4.	VALORACIÓN GLOBAL.....	13
5.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	23
II.	Resultados de trabajo .....	35
1.	ANÁLISIS GENERAL DEL CONVENIO Y SUS MODIFICACIONES .....	38
2.	DISEÑO Y EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES. ACTUACIONES DE INTEGRACIÓN FERROVIARIA .....	61
3.	DISEÑO Y EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES. ACTUACIONES DE URBANA. ACTUACIONES DE URBANIZACIÓN .....	95
4.	APORTACIONES DE SUELO A CAMBIO DE OBRA FUTURA .....	123
5.	VENTA DE SUELO .....	130
6.	FINANCIACIÓN .....	139
7.	CONTABILIDAD .....	146
8.	ANÁLISIS DE CASOS BASE.....	162
III.	Anexos	

## I. DICTAMEN EJECUTIVO

### 1. INTRODUCCIÓN

En ejecución del Plan Anual de Auditorías 2022, la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante, IGAE), a través de la Intervención Regional de La Rioja, en uso de las competencias que le atribuye la disposición adicional novena<sup>1</sup> y los artículos 169 y 170 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (LGP), desarrollada por la Resolución de la IGAE, de 30 de julio de 2015, por la que se dictan instrucciones para el ejercicio de la Auditoría Pública, ha realizado una auditoría de cumplimiento y operativa sobre la gestión económico financiera realizada por la sociedad LOGROÑO INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL 2002, S.A. (en adelante, LIF 2002).

Nuestro trabajo se ha realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público aprobadas por la Intervención General de la Administración del Estado, mediante Resolución de 14 de febrero de 1997, y las Normas Técnicas que las desarrollan.

Este informe se ha elaborado conforme a la Resolución de 30 de julio de 2015, de la Intervención General de la Administración del Estado, por la que se dictan instrucciones para el ejercicio de la auditoría pública.

El presente informe tiene el carácter de definitivo. Se emitió informe provisional con fecha 20 de octubre de 2023, habiendo presentado LIF 2002 alegaciones con fecha 22 de febrero de 2024.

---

<sup>1</sup> La modificación introducida en la disposición adicional novena de la LGP a través de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, amplía el perímetro de las entidades sujetas al control de la IGAE a aquellas sociedades mercantiles públicas en las que la participación del sector público estatal, no siendo mayoritario, sea igual o superior a la de cada una de las restantes administraciones públicas (autonómica y/o local). Tal es el caso de 13 sociedades de integración del ferrocarril, entre las que se encuentra LIF 2002, en las que el Estado dispone, a través de ADIF-AV, ADIF y Renfe Operadora, del 50% del capital, correspondiendo el otro 50% al gobierno autonómico y local correspondiente.

## **2. CONSIDERACIONES GENERALES**

El objeto de la actuación de LIF 2002 es la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, tal y como se recoge en el Convenio General suscrito en Julio de 2002 por el Ministerio de Fomento, Comunidad Autónoma de La Rioja y Ayuntamiento de Logroño. El documento técnico en el que se basa el Convenio General es el *Estudio Informativo del proyecto de integración en la ciudad de Logroño*, encargado por el Ministerio de Fomento y redactado en 2001 por la ingeniería IBERINSA. La Declaración de Impacto Ambiental se publicó en el BOE de 14 de mayo de 2004 y la aprobación definitiva del Estudio Informativo en el BOE de 21 de Julio de 2004.

El Estudio Informativo sirve de base al Convenio General suscrito por el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño el 25 de Julio de 2002 (resolución de 20 de marzo de 2003, publicación en el BOE de 30 de mayo de 2003), por el que acuerda la creación de una sociedad (Logroño Integración del Ferrocarril 2002, SA). El Convenio recoge que la sociedad está constituida por el Grupo Fomento (50%), el Gobierno de La Rioja (25%) y el Ayuntamiento de Logroño (25%).

La escritura pública de constitución de LIF 2002, de 17 de septiembre de 2002, recoge lo previsto en el Convenio en cuanto a la participación en el capital social: Red Nacional de Ferrocarril Españoles – RENFE (25%), Gestor de Infraestructuras Ferroviarias – GIF (25%), el Gobierno de La Rioja (25%) y el Ayuntamiento de Logroño (25%).

Actualmente, LIF 2002 está participada por RENFE – Operadora (12,5%), El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (7,5%), ADIF – Alta Velocidad (30%), el Gobierno de La Rioja (25%) y el Ayuntamiento de Logroño (25%).

El convenio recoge el reparto de costes entre las tres administraciones firmantes. Básicamente se trata de financiar la actuación con las plusvalías de los suelos que quedan desafectados del uso ferroviario como consecuencia de la integración, con la aportación del Ministerio de Fomento del coste de adaptación del trazado de Alta Velocidad estimado en 30 millones, y la aportación de las administraciones local y regional para cubrir la diferencia resultante.

Según el Convenio firmado el 25 de julio de 2002, LIF 2002 se constituye con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación de la travesía ferroviaria de Logroño y su estación, y a la transformación urbanística derivada de estas obras.

El objetivo fundamental de LIF 2002 es gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno.

Para ello la Sociedad y en lo que a las actuaciones previstas en este Convenio se refiere:

- 1. Definirá la propuesta global de la actuación concertada en este ámbito de Logroño.*
- 2. Elaborará los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transporte, definiendo sus costes.*
- 3. Propondrá la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los Proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos.*

*Las actuaciones contempladas en el presente Convenio, enumeradas de forma abreviada, responderán a los siguientes objetivos:*

- 1. Soterramiento de la zona de la estación, incluyendo la construcción de una nueva estación soterrada.*
- 2. Depresión del trazado ferroviario entre el paso superior de la calle Marqués de Murrieta y el origen de la actuación en el lado Miranda.*
- 3. Cubrimiento del trazado ferroviario entre los pasos superiores de las calles Marqués de Murrieta y Vara del Rey.*
- 4. Integración de la nueva red ferroviaria en su entorno y de acuerdo con los usos urbanos previstos en la transformación urbanística que se acuerde.*
- 5. Transformación urbanística de los suelos que resulten innecesarios para el ferrocarril.*
- 6. Creación de los sistemas generales viarios que complementan las actuaciones anteriores.*

El Anexo del Convenio recoge las principales obras y su estimación de coste de ejecución.

## ANEXO I

**Principales obras derivadas de la actuación de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño**

Actuación	Coste de ejecución por Contrato (calculado o estimado en el Estudio Informativo)	Inversión del Grupo Fomento
<i>Obras ferroviarias necesarias para la integración urbana</i>		
Soterramiento de la estación e integración urbana de esta zona.	178.710.576 €	30.000.000 €
Cubrimiento entre las calles Marqués de Murrieta y Vara de Rey.		
Depresión del trazado y conexión entre las calles Fuenmayor y Gonzalo de Berceo.		
Edificio de la nueva estación.		
<i>Ordenación del entorno</i>		
Urbanización del entorno de la Estación.	1.782.890 €	
Urbanización de los terrenos liberados de uso ferroviario.	6.671.234 €	
<b>Total .....</b>	<b>187.164.700 €</b>	<b>30.000.000 €</b>

El pacto duodécimo, literalmente transcrito, dispone:

*“En el Anexo I se recogen todas las actuaciones que las distintas Instituciones tienen previstas que se ejecutarán conforme a los siguientes principios:*

- a) En primer lugar se ejecutará el soterramiento de la estación e integración urbana en esta zona (prolongación de la Avenida de Colón y de la calle Eliseo Pinedo).*
- b) En segundo lugar se ejecutará el cubrimiento del trazado ferroviario entre Marqués de Murrieta y Vara del Rey, así como la depresión del trazado ferroviario entre Marqués de Murrieta y el origen de la actuación, incluyendo la conexión entre las calles Fuenmayor y Gonzalo de Berceo.*

*Estas actuaciones sólo comenzarán cuando la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño comprometan en firme la financiación a que se refiere la cláusula séptima anterior.*

*c) La nueva estación se financiará por la Sociedad, ó a propuesta del grupo Fomento, por otros sistemas que impliquen acudir a la financiación privada, siempre de acuerdo con las previsiones sobre usos de la planificación urbanística aplicable en cada momento. En este segundo supuesto el coste de financiación del edificio de la Estación se deducirá del coste total de las actuaciones.*

*d) Las obras definidas en el Anexo I como «ordenamiento del entorno» sólo se financiarán con cargo a las plusvalías que generen los terrenos aportados a la Sociedad cuando esté garantizada la total financiación de las obras a que se refiere el apartado a) anterior.”*

LIF 2002 tiene por objeto, según sus estatutos, cualesquiera operaciones relacionadas con las siguientes actividades:

- A) La coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación de la travesía ferroviaria de Logroño y su estación, y la transformación urbanística derivada de estas obras
- B) La ejecución de las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos afectados por las obras recogidas en la alternativa denominada 3.2, seleccionada del Estudio Informativo para la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño, y que incluye los terrenos recogidos en el ámbito del PERI nº3 del plan General de Ordenación Urbana de Logroño
- C) El impulso, gestión y organización de las obras de la adaptación del pasillo ferroviario y la playa de vías existentes a la llegada del tren de Alta Velocidad a Logroño prevista en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, así como de las obras de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño; conforme a las condiciones determinadas en el Convenio de Colaboración celebrado en fecha 25 de julio de 2002 (...), así como, en su caso, la realización de aquellas obras que los firmantes del citado Convenio le deleguen
- D) La realización de operaciones urbanísticas, de acuerdo con lo fijado en el Convenio de Colaboración celebrado en fecha 25 de julio de 2002 (...) en los terrenos que se declaren no necesarios para el ferrocarril, por haberse soterrado o trasladado las instalaciones ferroviarias, previa realización de los trámites necesarios para proceder a la desafectación de dichos terrenos

El objeto social podrá realizarse por la Sociedad, ya directamente, ya indirectamente.

Así mismo, en dicho Convenio se ha previsto que:

- El Ministerio de Fomento y RENFE (actualmente ADIF y Renfe Operadora) impulsarán los procedimientos necesarios para la puesta a disposición de los terrenos, según se desafecten, a favor de la Sociedad.
- El Ayuntamiento de Logroño procederá a desarrollar el planeamiento necesario para la ejecución de las actuaciones urbanísticas a que hace mención este Convenio
- La inversión del Grupo Fomento será la correspondiente a la adaptación del pasillo ferroviario y la playa de vías existentes a la llegada de la Alta Velocidad a Logroño prevista en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, estimada en 30 millones de euros, y se efectuará conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines.

El resto del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas que se generen de los suelos aportados por RENFE y estimadas en 95 millones de euros, será financiado íntegramente por la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño en la proporción 50% - 50%.

## ORGANIZACIÓN

De acuerdo con sus Estatutos, el gobierno y administración de la sociedad están encomendados a la Junta General de Accionistas y al Consejo de Administración.

El Consejo de Administración estará integrado por doce miembros nombrados por la Junta General en proporción a la participación accionarial en la Sociedad, y un Secretario y, en su caso, un Vicesecretario, elegidos por el propio Consejo de Administración, los cuales asisten a las sesiones del Consejo con voz, pero sin voto.

Si bien los estatutos preveían desde su constitución la existencia de una Comisión de Auditoría, y se designaron miembros en la primera reunión del Consejo de Administración en diciembre de



2002, la composición y funciones no se definen hasta febrero de 2018 (elevado a público en abril de 2018) reuniéndose por primera vez en 2021. Se encuentra formada por cinco miembros del Consejo de Administración, nombrados por el propio Consejo.

Los estatutos de LIF 2002 facultan al Consejo de Administración para designar una Comisión Ejecutiva. En octubre de 2012 el Consejo de Administración aprueba el Reglamento de la Comisión Ejecutiva, elevada a público en diciembre de 2012.

La sociedad cuenta con 5 trabajadores, conforme al siguiente organigrama:



NORMATIVA APLICABLE

LIF 2002 se rige por sus estatutos, por sus reglamentos y, en lo no previsto en ellos, por las disposiciones legales ordenadoras del régimen jurídico de las Sociedades de Capital, entre ellas, el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, y por cualesquiera otras disposiciones generales o particulares que resulten de aplicación, en especial, la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (LGP); la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP); la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP); y aquellas cuantas disposiciones se refieran a su objeto social.

Desde el punto de vista del control, como hemos señalado anteriormente, hasta la modificación introducida en la disposición adicional novena de la LGP a través de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, y pese a ser una sociedad de titularidad 100% pública, LIF 2002 no estaba sometida al control de ninguno de los órganos de control económico financiero de las administraciones participantes, ya que ninguna superaba el 50% del accionariado. Ello sin perjuicio de estar sometida al control del Tribunal de Cuentas, quien en enero de 2019 emitió un Informe de fiscalización de la actividad de las sociedades públicas de integración del ferrocarril participadas por ADIF-Alta Velocidad, referido a la situación a cierre de 2016.

Con la modificación de la LGP se amplía el perímetro de las entidades sujetas al control de la IGAE a aquellas sociedades mercantiles públicas en las que la participación del sector público estatal, no siendo mayoritario, sea igual o superior a la de cada una de las restantes administraciones públicas (autonómica y/o local). Tal es el caso de 13 sociedades de integración del ferrocarril, entre las que se encuentra LIF 2002, en las que el Estado dispone, a través de ADIF-AV, ADIF y Renfe Operadora, del 50% del capital, correspondiendo el otro 50% al gobierno autonómico y local correspondiente.

### **3. OBJETIVOS Y ALCANCE. LIMITACIONES AL ALCANCE**

La presente auditoría de LIF 2002 está recogida en el Plan de Auditorías de la IGAE de 2022, como una auditoría de cumplimiento y operativa. Conforme a lo previsto en el artículo 164 de la Ley General Presupuestaria:

- Como **auditoría operativa**, su objeto consiste en proporcionar una valoración independiente de la racionalidad económico-financiera de la gestión y actividad de la entidad y su adecuación a los principios de la buena gestión, a fin de detectar sus posibles deficiencias y proponer las recomendaciones oportunas en orden a la corrección de aquéllas.

En el presente informe se realiza el análisis de la gestión económico financiera de LIF 2002 y del nivel de **definición y cumplimiento de los objetivos establecidos** en el momento de su constitución y su desarrollo posterior, desde la perspectiva del grado de **control interno** existente y de los **principios de buena gestión financiera**. Para ello, el periodo objeto de control se ha extendido a toda la vida de la sociedad, **desde su constitución en 2002 hasta el 31 de diciembre de 2021**.

- Como **auditoría de cumplimiento**, su objeto consiste en la verificación de que los actos, operaciones y procedimientos de gestión económica financiera se han desarrollado de conformidad con las normas que les son de aplicación. No se han realizado en el periodo actuaciones de venta de terrenos, por lo que nuestra revisión se ha extendido exclusivamente a las actuaciones relacionadas con las obras.

Para la consecución de estos objetivos, hemos utilizado la información de las cuentas anuales de la sociedad y del informe de auditoría, así como la información recogida en las actas de las reuniones de sus órganos de dirección, y otra documentación e información relacionada con la materia auditada que se especifica en los resultados del trabajo.

El análisis realizado se refiere exclusivamente a los aspectos que expresamente se analizan en la *Sección II. Resultados del Trabajo* de este informe, sin que quepa inferir pronunciamiento alguno sobre hechos o situaciones diferentes de los que allí se describen.

### Limitaciones al alcance

El **convenio de 2002** contiene una relevante **falta de concreción del contenido de las actuaciones**, recogiendo exclusivamente su denominación e importe estimado, sin que se nos haya facilitado por LIF 2002, ninguna otra documentación relativa al **alcance inicial de las actuaciones**, más allá del Estudio Informativo, ni a la forma de fijar las **estimaciones de costes**. Tampoco se nos ha facilitado ningún documento en el que se fijasen los **objetivos concretos a alcanzar, cuantificados o temporalizados**, con las actuaciones previstas en el convenio ni los **indicadores** establecidos para medir el logro de los objetivos fijados.

Esto supone una **limitación al alcance de nuestros trabajos**, ya que **no se puede verificar la concordancia entre las actuaciones previstas y las ejecutadas, la razonabilidad de las estimaciones de los costes, ni el logro de los objetivos concretos inicialmente previstos** con las actuaciones.

Tampoco se nos ha facilitado información sobre el **plan de etapas y balance económico** que, conforme a la cláusula undécima del convenio, correspondía elaborar a la sociedad, u otra información de **seguimiento y análisis de desviaciones** en costes, alcance de actuaciones y logro de objetivos. Sí se ha dispuesto de un cronograma.

El **convenio de 2002 no atribuye con claridad todos los extremos concretos respecto a quién correspondía la financiación de las actuaciones, en el sentido siguiente:**

- A) Existe indefinición en el Convenio en lo relativo a la aportación del Grupo Fomento.** Por un lado, puede interpretarse que el Grupo Fomento está obligado a aportar 30 millones por valoración de las actuaciones de alta velocidad estimadas a fecha del convenio, o puede interpretarse que el Grupo Fomento está obligado a aportar el importe de las actuaciones de alta velocidad (que se estima en 30 millones a fecha del convenio). Como se detallará en el apartado primero de resultados de trabajo, a 31 de diciembre de 2021 ADIF ha aportado 5.768.182,01€, quedando pendiente, en su caso, un importe de 24.231.817,99€.
- B) Existe una evidente falta de concreción en el convenio sobre quién debe financiar gastos no contemplados expresamente en el convenio inicial pero consecuencia necesaria del mismo.** En los apartados segundo y tercero de resultados de trabajo se identifican los gastos

en los que tiene lugar esta concreción. Por un lado, podría entenderse que forman parte del “déficit”, es decir, que todos los costes no previstos expresamente en el convenio han de ser sufragados 50% por el Ayuntamiento y 50% por la Comunidad de La Rioja. Por otro lado, podría entenderse que, puesto que no están contemplados expresamente en el mismo, la consideración de la financiación de los mismos tendría lugar dentro de la relación LIF-socios, en función de la participación en el capital social de LIF 2002.

El **convenio de 2002** contiene una evidente **falta de concreción en la determinación de lo que debe entenderse como “déficit”**. Como hemos señalado en el párrafo anterior, surge la duda de si forman parte a efectos del cómputo del mismo, los gastos no previstos en el Convenio de 25 de julio de 2002. Por otro lado, al condicionar el “déficit” a los importes obtenidos por las plusvalías urbanísticas, es necesario determinar el precio de compra de los terrenos y el precio de venta de los mismos, de modo que hasta que no se proceda a la venta de la última de las parcelas por parte de LIF no se va a poder determinar con exactitud cuál es el “déficit”. Aunque se detallará en el apartado cuarto de resultados de trabajo, merece mención especial la posible discordancia entre el valor de tasación de los terrenos apreciados por SEGIPSA y el valor de las obras entregadas como anticipos de suelo (como parte de la contraprestación por la futura entrega de terrenos), **existiendo una incertidumbre sobre cómo afecta la diferencia al esquema de financiación del convenio**.

Por otro lado, ha de destacarse la posible discordancia entre el valor de tasación de los terrenos apreciados por SEGIPSA (valor de adquisición) y el valor de venta real, que dará lugar a una plusvalía o minusvalía, **existiendo una incertidumbre sobre cómo afecta la diferencia al esquema de financiación del convenio**, tal y como se detalla en el apartado quinto de resultados de trabajo.

Finalmente, como se detallará en el apartado primero de resultados de trabajo, en octubre de 2019 se produjo **la caducidad del convenio de 2002, generando incertidumbres sobre la financiación** de las actuaciones en curso y, especialmente, sobre las actuaciones iniciadas a partir de esa fecha. Por un lado, puede interpretarse que continua el esquema de financiación previsto en el convenio, o puede interpretarse que la caducidad del mismo implica que el reparto de costes se realice en virtud de la participación accionarial.

Todo ello supone una **limitación al alcance de nuestros trabajos**, al **no permitir definir con certeza cuál es la participación de cada una de las administraciones participantes en los costes totales derivados del convenio**.

**LIF 2002 ha presentado alegaciones** en las que se incluye un apartado denominado *“OBSERVACIONES A LAS LIMITACIONES DE ALCANCE”*.

En dicho apartado, se expone una serie de argumentos contrarios al criterio de la IGAE en cuanto a la afirmación de existencia de limitaciones al alcance, manifestando que *“se han cumplido de forma sustancial los objetivos para los que la sociedad fue creada”* y que *“LIF carece de la documentación soporte de la que dispusieron sus firmantes a la hora de su redacción, razón por la que no se han podido facilitar a la Intervención actuante”*. Así mismo, pone de relevancia la existencia del denominado *“caso base”*.

Las limitaciones al alcance no implican ninguna evaluación de que se haya efectuado incorrectamente; se han podido cumplir los objetivos pero no hemos dispuesto de documentación de planificación de objetivos cuantificables y periodificados que nos hubiera permitido opinar sobre el correcto cumplimiento de los mismos.

Por otro lado, si LIF 2002 carece de la documentación de la que dispusieron los firmantes, es en esencia la misma falta de documentación de la que surge la limitación al alcance.

El instrumento denominado *“caso base”* no puede suplir la existencia de un documento de planificación inicial a 10-15 años que hubiera servido para que este órgano de control comparase la ejecución real con la planificada.

Por todo ello, **se mantienen las limitaciones al alcance** del informe provisional.

#### 4. VALORACIÓN GLOBAL

Logroño Integración del Ferrocarril 2002 S.A. es una sociedad mercantil pública creada para la ejecución del Convenio suscrito el 25 de julio de 2002 por el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño, con el objetivo de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación de la travesía ferroviaria de Logroño y su estación, y la transformación urbanística derivada de estas obras.

Se configura como una **sociedad instrumental**, creada como medio de colaboración de las administraciones partícipes a fin de llevar a cabo un proyecto de interés común a todas ellas: **ejecutar determinadas actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y urbanística en la ciudad de Logroño**, conforme se definían en el Anexo I del convenio.

Así, podemos distinguir dos vertientes de actividad diferenciadas:

- La adquisición de terrenos y aprovechamientos urbanísticos de los socios y, en su caso, terceros, su urbanización y venta como solares.
- La promoción y entrega a los accionistas de actuaciones de integración ferroviaria y urbana concretas previstas en el Anexo I del convenio.

##### ANEXO I

##### Principales obras derivadas de la actuación de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño

Actuación	Coste de ejecución por Contrata (calculado o estimado en el Estudio Informativo)	Inversión del Grupo Fomento
<i>Obras ferroviarias necesarias para la integración urbana</i>		
Soterramiento de la estación e integración urbana de esta zona.	178.710.576 €	30.000.000 €
Cubrimiento entre las calles Marqués de Murrieta y Vara de Rey.		
Depresión del trazado y conexión entre las calles Fuenmayor y Gonzalo de Berceo.		
Edificio de la nueva estación.		
<i>Ordenación del entorno</i>		
Urbanización del entorno de la Estación.	1.782.890 €	
Urbanización de los terrenos liberados de uso ferroviario.	6.671.234 €	
<b>Total .....</b>	<b>187.164.700 €</b>	<b>30.000.000 €</b>

En el planteamiento inicial de la operación se parte de una inversión de 187.164.700€ financiada mediante una aportación del grupo Fomento por importe de 30 millones correspondiente a la Alta Velocidad, y unos ingresos por venta de terrenos de 95 millones de euros, asumiendo el Ayuntamiento de Logroño y la Comunidad Autónoma de La Rioja el déficit de la actuación al 50% cada uno.

Sin embargo, la **definición inicial del convenio** carecía de importantes **deficiencias** desde el punto de vista de la planificación y buena gestión financiera:

A) **No detalla el concreto alcance de las actuaciones**, limitándose a citar de forma genérica **las actuaciones** ferroviarias y de integración a desarrollar.

B) **No define los objetivos a alcanzar** con las actuaciones previstas, ni los **indicadores** establecidos para medir el logro de los objetivos fijados, ni se nos ha facilitado ningún documento base del mismo que lo haga.

C) **No tiene en cuenta la totalidad de los costes necesarios para la realización de los fines encomendados. En particular no se recogen, ni se identifica a quién corresponde financiar, los siguientes gastos:**

- Gastos de redacción de los proyectos
- Gastos de dirección de obras
- Asistencias técnicas
- Indemnizaciones por expropiaciones por suelo urbano y no urbano
- Costes operativos y financieros de la sociedad

No obstante lo anterior, el expositivo tercero del Convenio de 25 de julio de 2002 recuerda los compromisos alcanzados en el Acuerdo de 27 de abril de 1999 -Acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño para la redacción de los estudios y proyectos de la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño-, en cuya cláusula



tercera se especifica que el Ministerio de Fomento redactará y financiará los Proyectos de Construcción y los Estudios Urbanísticos.

D) **No define con claridad cuáles son las aportaciones de los socios.** La marcada indefinición del convenio no permite determinar con exactitud en qué consiste la aportación del grupo Fomento, ni tampoco la correspondiente al Ayuntamiento de Logroño y la Comunidad de La Rioja.

En particular, por lo que respecta a la aportación del grupo Fomento: por un lado, puede interpretarse que el Grupo Fomento está obligado a aportar 30 millones por valoración de las actuaciones de Alta Velocidad estimadas a fecha del convenio, o puede interpretarse que el Grupo Fomento está obligado a aportar el importe de las actuaciones de Alta Velocidad (que se estima en 30 millones a fecha del convenio).

Adif, a fecha 31 de diciembre de 2021, ha aportado únicamente 5.768.182,01€ (IVA excluido) en concepto de Alta Velocidad. No se ha establecido el sistema de aportación de la cantidad restante (24.231.817,99€) en concepto de Alta Velocidad.

Por lo que respecta a la aportación del Ayuntamiento de Logroño y la Comunidad Autónoma de La Rioja:

En primer lugar, surge la duda de si forman parte a efectos del cómputo de la misma los gastos no previstos en el Convenio de 25 de julio de 2002 (redacción de proyectos, dirección de obra, costes operativos, costes financieros, indemnizaciones, asistencias técnicas...). Por un lado, podría entenderse que forman parte del “déficit”, es decir, que todos los costes no previstos expresamente en el convenio han de ser sufragados 50% por el Ayuntamiento y 50% por la Comunidad de La Rioja.

Por otro lado, podría entenderse que, puesto que no están contemplados expresamente en el Convenio, la consideración de la financiación de los mismos tendría lugar dentro de la relación LIF-socios, en función de la participación en el capital social de LIF 2002.

En segundo lugar, para la determinación del “déficit”, entendido como “el resto del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas”, es necesario previamente determinar el importe de las plusvalías urbanísticas. De este modo, el reparto o financiación de los socios

únicamente se va a poder determinar ex post, una vez ejecutadas las actuaciones de integración, así como las que derivan del plan de comercialización. En efecto, **hasta que no se proceda a la venta de la última de las parcelas por parte de LIF 2002 no se va a poder determinar con exactitud cuál es el déficit y, en consecuencia, no se va a poder concretar cuál es la aportación de los socios.**

**E) No contempla el tratamiento que haya de darse a las diferencias de valor que puedan surgir con ocasión de la entrega de los terrenos por ADIF a LIF 2002 y la contraprestación de la entrega de la obra ferroviaria y, con posterioridad, la diferencia entre dicho valor y el que pueda obtenerse por la venta de los terrenos:**

- El convenio de 25 de julio de 2002 no hace referencia al tratamiento que haya de darse a las diferencias que puedan surgir entre el valor de los terrenos (tasados por SEGIPSA) y el valor de la obra ferroviaria. En nuestra opinión, **la posible plusvalía o minusvalía debe ser neutral para los socios.**

- Tampoco se pronuncia sobre la posible discordancia entre el valor de los terrenos entregados por Adif a LIF 2002, fijado por SEGIPSA, y el valor de venta final de los terrenos. En nuestra opinión, la posible plusvalía o minusvalía que pueda surgir quedará reflejada contablemente en las cuentas de LIF 2002. Serán los socios los que deban acordar al respecto el destino definitivo de la plusvalía o la cobertura de la minusvalía, que entendemos se corresponderá con la participación en el capital de los socios.

**F) No se incluyen en el Convenio mecanismos o criterios de entrega respecto a las obras de urbanización de LIF 2002 al Ayuntamiento de Logroño.**

G) A todas las cuestiones señaladas anteriormente, derivadas del convenio de 25 de julio de 2002, hay que añadir que actualmente **no hay certeza de que vayan a ejecutarse las fases 2 y 3 en el marco del citado convenio.** Si bien no existe un acuerdo explícito al respecto, las actuaciones de dichas fases no están previstas ni en el cronograma aportado ni en el caso base de financiación de LIF 2002 de 2021.

Adicionalmente, resulta necesario realizar una advertencia específica sobre el hecho de que el Convenio de fecha 25 de julio de 2002, que regula la creación de LIF 2002 y el conjunto de las actuaciones realizadas ha de **entenderse caducado en aplicación de la disposición adicional octava de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público**. Es evidente que no se realizaron en el momento de su caducidad las actuaciones necesarias para la liquidación de las actuaciones recogidas en el mismo, así como que no se ha procedido a la firma de un nuevo Convenio ajustado a las prescripciones legales contenidas en la norma citada. Al haber **perdido vigencia el convenio el 2 de octubre de 2019**, o en su caso en 2 de octubre de 2020, hay que entender que las **actuaciones iniciadas a partir de esa fecha** pudieran no tener encaje en el mismo, sobre todo en lo que se refiere al esquema de financiación planteado en el convenio de 25 de julio de 2002.

No obstante lo indicado hasta ahora, es probable que las actuaciones ejecutadas cuyo valor asciende aproximadamente a 166 millones constituyan la mayor inversión pública realizada en la ciudad y, así mismo, constituye la mayor transformación urbanística realizada en la ciudad de Logroño.

En la ejecución del convenio de 2002 se han producido desviaciones temporales y cuantitativas. En cuanto a las desviaciones temporales, el cronograma inicial aprobado por LIF 2002 preveía la finalización de las actuaciones correspondientes a las fases 1, 2 y 3 a finales del año 2009. A fecha de redacción del informe, y teniendo en cuenta el último cronograma aportado por LIF 2002, se prevé la finalización de las obras de fase 1 a principios de 2024, prescindiendo de las actuaciones de las fases 2 y 3, que no aparecen en el horizonte temporal.

Resulta asimismo necesario hacer constar la existencia de una **desviación significativa al comparar el importe de las actuaciones contempladas en el Convenio de 25 de julio de 2002 (aproximadamente 161 millones de €, IVA excluido) con las ejecutadas y previstas actualmente (aproximadamente 283 millones de €, IVA excluido, teniendo en cuenta a estos efectos la posible realización de las fases 2 y 3, así como la inclusión de costes no previstos en el convenio pero necesarios para el mismo); resultando una desviación de aproximadamente 122 millones de € en**

las **actuaciones**, todo ello sin considerar los costes operativos y financieros, cuantificados en aproximadamente 78 millones de €.

La **desviación se aprecia igualmente entre el importe de las actuaciones contempladas en el Convenio (aproximadamente 161 millones de €, IVA excluido) y los importes reales de la inversión ejecutada a 31 de diciembre de 2021 (aproximadamente 166 millones de €, IVA excluido, y prescindiendo de considerar costes operativos y financieros), teniendo en cuenta que el Convenio prevé la ejecución de las fases 1, 2 y 3, y a 31 de diciembre de 2021 únicamente se han llevado a cabo actuaciones de la fase 1.**

Por lo que respecta a las desviaciones al alza en el coste de las actuaciones, dichos incrementos, traen causa fundamentalmente en la no inclusión en el convenio de costes necesarios para su realización, así como de la infravaloración de las actuaciones en el convenio (gran parte de las desviaciones radica en la diferencia entre los presupuestos en que se basa el convenio y los que se recogen en los proyectos básicos y de construcción que lo desarrollan).

Transcribimos parcialmente el cuadro de desviaciones del Anexo 4 del presente informe:

ACTUACIONES DE INTEGRACIÓN: FERROVIARIA + URBANÍSTICA							
Gasto/Ingreso	Coste según Estudio Informativo sin IVA	Coste inicial previsto (Importes sin IVA, aunque Convenio sí lo incluye)	Coste total estimado actual. Incluido pendiente. Caso Base (sin IVA)	Ejecutado a 31/12/21 (sin IVA)	Pendiente de ejecutar (sin IVA)	Desviación	Desviación %
TOTAL INCLUIDO CONVENIO (excl act fuera convenio)	161.348.879,31	161.348.879,31	249.814.242,58	150.639.755,04	99.174.487,54	88.465.363,27	54,83%
TOTAL EXCLUIDO CONVENIO	8.181.991,86	0,00	33.844.752,40	15.315.767,18	18.528.985,23	33.844.752,40	N/A
TOTAL ACTUACIONES (INCLUIDO + EXCLUIDO)	169.530.871,17	161.348.879,31	283.658.994,98	165.955.522,22	117.703.472,77	122.310.115,67	75,80%
COSTES OPERATIVOS Y FINANCIEROS							
COSTES OPERATIVOS	No previsto	No previsto	11.245.334,12	10.249.879,54	995.454,58	N/A	N/A
COSTES FINANCIEROS	No previsto	No previsto	66.845.607,08	66.845.607,08		N/A	N/A

Para la realización de las actuaciones encomendadas, LIF 2002 se constituyó con un **capital de 600.000 de euros, cuantía claramente insuficiente**, por lo que necesitó **recurrir a la financiación bancaria**. LIF 2002 concertó un préstamo por 220 millones en 2009 que, ante la imposibilidad de devolución, procedió a cancelar mediante un préstamo sindicado en 2014, por igual importe.

Si bien el Convenio inicial establece que con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos se costearán inversiones que realice LIF 2002, lo cierto es que ha de considerarse el gap temporal consecuencia del desfase entre la realización de gastos necesarios para ejecutar las actuaciones a entregar a los socios y la urbanización de los terrenos recibidos, y la obtención de ingresos mediante la venta de parcelas resultantes.

Ese desfase tiene como consecuencia una **necesidad de financiación que se extiende temporalmente hasta que LIF 2002 comencese a obtener las plusvalías** generadas en los procesos de liberación y transformación de suelo ferroviario.

No obstante ha de señalarse que, a fecha de redacción del informe, **todavía no se ha producido la entrega de los terrenos liberados por ADIF a LIF 2002**, siendo además la venta de los mismos por parte de LIF 2002 necesaria para el cierre y liquidación de las actuaciones desarrolladas.

**En consecuencia, las anualidades del préstamo sindicado se van saldando** gracias a las aportaciones de los **socios** calificadas como reintegrables en el caso base de financiación e instrumentadas como **préstamo participativo** firmado en 2015. En 2021 se salda la última anualidad del préstamo sindicado, por lo que a 31 de diciembre de 2021 no existe financiación externa bancaria.

**Existe incertidumbre sobre cómo LIF 2002 va a obtener los ingresos para realizar la devolución del préstamo participativo a los socios, calificado como reintegrable tanto en el caso base de financiación como en el propio contrato, teniendo en cuenta que el importe prestado asciende a 255.505.945,66€ y que los ingresos por venta de terrenos oscilan entre 79.238.354,84€ y 131.482.357,65€ en la última estimación de Savills Aguirre Newman.**

De un lado, será necesario concluir en su totalidad la venta de los terrenos para poder realizar el cálculo exacto de los ingresos obtenidos y, por tanto, de las diferencias entre dichos ingresos y el préstamo participativo. De otro, será necesario resolver entre los socios las cuestiones derivadas de la incertidumbre señalada anteriormente en cuanto a las aportaciones de cada socio, así como las derivadas de la caducidad del convenio.

Por otro lado, **es significativo el importe de costes financieros**, que alcanzan aproximadamente los 66 millones de € (el 18,48% del total de costes). El tipo medio de interés recogido en las cuentas anuales de ADIF oscila entre el 1,75 y el 3%. LIF 2002 concertó un préstamo de 220 millones en 2009, al EURIBOR + 1,75% que, ante la imposibilidad de devolución, procedió a cancelar mediante un préstamo sindicado en 2014, por igual importe. El interés del préstamo sindicado es del EURIBOR + 3%.

De lo anterior se colige, **por un lado, que LIF 2002 ha incurrido en costes financieros superiores a los que habría incurrido ADIF; y por otro lado, que LIF 2002 ha incurrido en costes financieros que se han visto incrementados** al acudir a la financiación bancaria en el año 2009 y posteriormente en la financiación bancaria de 2014.

Todo ello teniendo en cuenta que de los 166 millones de actuaciones ejecutadas, 153 millones han sido ejecutados por ADIF (de las cuales 88 millones se corresponden con actuaciones de integración ferroviaria según el acta nº2 de cuantificación de las obras, sin considerar muros y losas).

Una buena parte de los costes financieros se podrían haber evitado de haber optado por una financiación por préstamos participativos en el primer momento de la necesidad de financiación en el año 2009, o bien si ADIF hubiese financiado provisionalmente las obras que le corresponde ejecutar en virtud del convenio.

En vez de ello, se ha utilizado a LIF 2002 como no sólo como instrumento de coordinación de actuaciones sino como instrumento de financiación, asumiendo directamente ésta los costes financieros de las actuaciones cuya ejecución corresponde a los socios, sin que esté determinado cómo se imputará este coste entre los socios.

Finalmente, ha de hacerse mención a la discrepancia que mantienen el Ayuntamiento de Logroño y ADIF en relación al destinatario y titular final de las losas y muros, cuantificadas en 43.784.997,47€, tal y como se detalla en el apartado 2 de resultados de trabajo.

Por lo que respecta a la venta de suelos, inicialmente se estimaron unos ingresos de 95 millones. Las previsiones han ido variando a lo largo de los años y, actualmente, la valoración ofrecida por Savills Aguirre Newman oscila entre 79.238.354,84€, 105.043.049,62€ y 131.482.357,65€ en

función de determinadas hipótesis. **El hecho de que LIF 2002 incorpore al caso base de financiación de 2022 el valor más alto de los diferentes contemplados en el informe de Savills Aguirre Newman puede no resultar ajustado a la necesaria prudencia en este tipo de valoraciones. La diferencia entre ambos valores es de tal relevancia (52 millones aproximadamente, un 60,27% menor) que resulta necesaria una advertencia sobre este extremo.**

LIF 2002 recoge en su balance, dentro del epígrafe “Existencias”, tanto las actuaciones relativas a la obra ferroviaria, como a obras de urbanización, y en una cuenta específica distinta de las anteriores recoge la capitalización de gastos financieros y operativos.

Este hecho genera en nuestra opinión cuatro incertidumbres que deben resolverse por los socios:

- De acuerdo al convenio de 23 de diciembre de 2004, los terrenos que Adif entregará a LIF 2002 van a serlo por el precio fijado por SEGIPSA, sin que se haya fijado cómo van a tratarse contablemente las diferencias.

- No está acordada la naturaleza que ha de darse a las obras denominadas “muros y losas”, ni el destino definitivo de las obras de urbanización. La entrega de dichas obras, como se ha señalado en el apartado 4 de resultados de trabajo, puede generar, de un lado, liquidaciones impositivas y, de otro, la aparición de minusvalías de cuantía relevante.

- No se considera correcto el criterio utilizado por LIF 2002 contabilizando la activación de gastos y costes financieros en una cuenta separada e independiente de los activos a los que han de incorporarse.

- No se considera correcto el criterio de contabilizar como existencia en curso los intereses y gastos operativos correspondientes a los anticipos abonados a Adif por actuaciones ferroviarias.

Ello implicaría la necesidad de **corregir las cuentas anuales**.

LIF 2002 ha ido recogiendo a lo largo de los diferentes años las previsiones de gastos e ingresos en el caso base de financiación. Respecto al mismo, cabe indicar:

- No se ha ajustado el aspecto temporal en cuanto a la realización efectiva de los ingresos, dado que se ha consignado en los diferentes casos base como un ingreso a generar en el año siguiente.

A fecha de hoy, siguen los terrenos sin estar cedidos por Adif a LIF 2002, y no se ha podido iniciar por tanto la operación de venta de los mismos.

- No se recoge el gasto relativo a las fases 2 y 3, y no se incluyen los costes operativos a partir de 2023, cuando el plan de ventas extiende su vigencia hasta 2027.

Finalmente, ha de señalarse que **queda pendiente la aportación de 847.124,35€ por parte del Ayuntamiento de Logroño**, que tiene pendiente de pagar las periodificaciones que LIF 2002 pasó a los socios en virtud del préstamo participativo por la primera liquidación del crédito adelantada en su día por la Sociedad. A fecha de elaboración del informe no se ha aportado dicha cuantía, y tampoco se ha llevado a cabo un requerimiento formal por LIF 2002 para su ingreso por parte del Ayuntamiento.

FECHA	PERIODIFICACIONES QUE NO HA PAGADO EL AYUNTAMIENTO
29/01/2016	71.173,93
28/07/2016	70.013,47
27/01/2017	71.560,73
27/07/2017	69.626,66
25/01/2018	71.173,92
26/07/2018	70.013,47
29/01/2019	71.173,92
29/07/2019	70.013,47
29/01/2020	71.173,92
29/07/2020	70.013,47
28/01/2021	71.173,92
28/07/2021	70.013,47
<b>TOTAL</b>	<b>847.124,35</b>



## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

De los resultados del trabajo realizado que se exponen en la sección II, y en relación a los objetivos del apartado 3 anterior, se efectúan las siguientes **conclusiones**:

A) Respecto al convenio de 25 de julio de 2002:

- **No detalla el concreto alcance de las actuaciones**, limitándose a citar de forma genérica **las actuaciones** ferroviarias y de integración a desarrollar.
- **No define los objetivos a alcanzar** con las actuaciones previstas, ni los **indicadores** establecidos para medir el logro de los objetivos fijados, ni se nos ha facilitado ningún documento base del mismo que lo haga.
- **No tiene en cuenta la totalidad de los costes necesarios para la realización de los fines encomendados. En particular no se recogen, ni se identifica a quién corresponde financiar, los siguientes gastos:**
  - Gastos de redacción de los proyectos
  - Gastos de dirección de obras
  - Asistencias técnicas
  - Indemnizaciones por expropiaciones por suelo urbano y no urbano
  - Costes operativos y financieros de la sociedad

No obstante lo anterior, el expositivo tercero del Convenio de 25 de julio de 2002 recuerda los compromisos alcanzados en el Acuerdo de 27 de abril de 1999 -Acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño para la redacción de los estudios y proyectos de la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño-, en cuya cláusula tercera **se especifica que el Ministerio de Fomento redactará y financiará los Proyectos de Construcción y los Estudios Urbanísticos.**

- **No define con claridad cuáles son las aportaciones de los socios.** La marcada indefinición del convenio no permite determinar con exactitud en qué consiste la aportación del grupo Fomento, ni tampoco la correspondiente al Ayuntamiento de Logroño y la Comunidad de La Rioja.

En particular, por lo que respecta a la aportación del grupo Fomento: por un lado, puede interpretarse que el Grupo Fomento está obligado a aportar 30 millones por valoración de las actuaciones de Alta Velocidad estimadas a fecha del convenio, o puede interpretarse que el Grupo Fomento está obligado a aportar el importe de las actuaciones de Alta Velocidad (que se estima en 30 millones a fecha del convenio).

Adif, a fecha 31 de diciembre de 2021, ha aportado únicamente 5.768.182,01€ (IVA excluido) en concepto de Alta Velocidad. No se ha establecido el sistema de aportación de la cantidad restante (24.231.817,99€) en concepto de Alta Velocidad.

Por lo que respecta a la aportación del Ayuntamiento de Logroño y la Comunidad Autónoma de La Rioja:

En primer lugar, surge la duda de si forman parte a efectos del cómputo de la misma los gastos no previstos en el Convenio de 25 de julio de 2002 (redacción de proyectos, dirección de obra, costes operativos, costes financieros, indemnizaciones, asistencias técnicas...). Por un lado, podría entenderse que forman parte del “déficit”, es decir, que todos los costes no previstos expresamente en el convenio han de ser sufragados 50% por el Ayuntamiento y 50% por la Comunidad de La Rioja.

Por otro lado, podría entenderse que, puesto que no están contemplados expresamente en el Convenio, la consideración de la financiación de los mismos tendría lugar dentro de la relación LIF-socios, en función de la participación en el capital social de LIF 2002.

En segundo lugar, para la determinación del “déficit”, entendido como “el resto del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas”, es necesario previamente determinar el importe de las plusvalías urbanísticas. De este modo, el reparto o financiación de los socios únicamente se va a poder determinar ex post, una vez ejecutadas las actuaciones de integración, así como las que derivan del plan de comercialización. En efecto, **hasta que no se proceda a la venta**

de la última de las parcelas por parte de LIF 2002 no se va a poder determinar con exactitud cuál es el déficit y, en consecuencia, no se va a poder concretar cuál es la aportación de los socios.

- El Convenio de fecha 25 de julio de 2002, que regula la creación de LIF 2002 y el conjunto de las actuaciones realizadas ha de entenderse caducado en aplicación de la disposición adicional octava de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Es evidente que no se realizaron en el momento de su caducidad las actuaciones necesarias para la liquidación de las actuaciones recogidas en el mismo, así como que no se ha procedido a la firma de un nuevo Convenio ajustado a las prescripciones legales contenidas en la norma citada. Al haber **perdido vigencia el convenio el 2 de octubre de 2019**, o en su caso en 2 de octubre de 2020, hay que entender que las **actuaciones iniciadas a partir de esa fecha** pudieran no tener encaje en el mismo, sobre todo en lo que se refiere al esquema de financiación planteado en el convenio de 25 de julio de 2002.

B) Respecto a la ejecución de las actuaciones de integración ferroviaria y urbanística:

- **No hay certeza de que vayan a ejecutarse las fases 2 y 3 en el marco del citado convenio.** Si bien no existe un acuerdo explícito al respecto, las actuaciones de dichas fases no están previstas ni en el cronograma aportado ni en el caso base de financiación de LIF 2002.
- En la ejecución del convenio de 2002 se han producido desviaciones temporales y cuantitativas. En cuanto a las desviaciones temporales, el cronograma inicial aprobado por LIF 2002 preveía la finalización de las actuaciones correspondientes a las fases 1, 2 y 3 a finales del año 2009. A fecha de redacción del informe, y teniendo en cuenta el último cronograma aportado por LIF 2002, se prevé la finalización de las obras de fase 1 a principios de 2024, prescindiendo de las actuaciones de las fases 2 y 3, que no aparecen en el horizonte temporal.

Resulta asimismo necesario hacer constar la existencia de una **desviación significativa al comparar el importe de las actuaciones contempladas en el Convenio de 25 de julio de 2002 (aproximadamente 161 millones de €, IVA excluido) con las ejecutadas y previstas actualmente (aproximadamente 283 millones de €, IVA excluido, excluyendo los efectos del IVA, teniendo en cuenta a estos efectos la posible realización de las fases 2 y 3, así como la inclusión de costes no previstos en el convenio pero necesarios para el mismo);** resultando una

**desviación de aproximadamente 122 millones de € en las actuaciones**, todo ello sin considerar los costes operativos y financieros, cuantificados en aproximadamente 78 millones de €.

**La desviación se aprecia igualmente entre el importe de las actuaciones contempladas en el Convenio (aproximadamente 161 millones de €, IVA excluido) y los importes reales de la inversión ejecutada a 31 de diciembre de 2021 (aproximadamente 166 millones de €, IVA excluido, y prescindiendo de considerar costes operativos y financieros), teniendo en cuenta que el Convenio prevé la ejecución de las fases 1, 2 y 3, y a 31 de diciembre de 2021 únicamente se han llevado a cabo actuaciones de la fase 1.**

Por lo que respecta a las **desviaciones** al alza en el coste de las actuaciones, dichos incrementos, **traen causa fundamentalmente en la no inclusión en el convenio de costes necesarios para su realización, así como de la infravaloración de las actuaciones en el convenio** (gran parte de las desviaciones radica en la diferencia entre los presupuestos en que se basa el convenio y los que se recogen en los proyectos básicos y de construcción que lo desarrollan).

C) Respecto a las aportaciones de suelo a cambio de obra futura así como a la venta de suelo:

El convenio de 25 de julio de 2002 no hace referencia al tratamiento que haya de darse a las diferencias que puedan surgir entre el valor de los terrenos (tasados por SEGIPSA) y el valor de la obra ferroviaria.

El convenio para la transmisión de suelos de 23 de diciembre de 2004 recoge una disyuntiva en la forma de pago, que es o bien por entrega de obra ferroviaria, o bien en efectivo si así lo acuerdan las partes interesadas. Por tanto, sigue sin contemplarse el tratamiento que haya de darse a las diferencias que puedan surgir entre el valor de los terrenos (tasados por SEGIPSA) y el valor de la obra ferroviaria.

**En consecuencia, no se contempla en los convenios el tratamiento que haya de darse a las diferencias de valor que puedan surgir con ocasión de la entrega de los terrenos por ADIF a LIF 2002 y la contraprestación de la entrega de la obra ferroviaria. En nuestra opinión, la posible plusvalía o minusvalía debe ser neutral para los socios.**

Tampoco se pronuncia sobre la posible discordancia entre el valor de los terrenos entregados por Adif a LIF 2002, fijado por SEGIPSA, y el valor de venta final de los terrenos. En nuestra opinión, la posible plusvalía o minusvalía que pueda surgir quedará reflejada contablemente en las cuentas de LIF 2002. Serán los socios los que deban acordar al respecto el destino definitivo de la plusvalía o la cobertura de la minusvalía, que entendemos se corresponderá con la participación en el capital de los socios.

Inicialmente se estimaba unos ingresos por venta de terrenos de 95 millones de euros. Según la última estimación efectuada por Savills Aguirre Newman, el valor de los terrenos oscila entre 79.238.354,84€ y 131.482.357,65€.

Finalmente, **tampoco se incluyen en el Convenio mecanismos o criterios de entrega respecto a las obras de urbanización de LIF 2002 al Ayuntamiento de Logroño.**

D) Respecto a la financiación:

LIF 2002 se constituye con un capital de 600.000€, cuantía significativamente insuficiente para acometer las actuaciones previstas en el convenio, cuyo coste previsto ascendía a 187,16 millones de euros.

La utilización de los socios de LIF 2002 como no sólo como instrumento de coordinación de actuaciones sino como instrumento de financiación, asumiendo directamente ésta los costes de las actuaciones cuya ejecución corresponde a los socios, ha supuesto que LIF 2002 haya necesitado acudir a la financiación externa (año 2009).

El retraso en la obtención de ingresos por venta de terrenos (que a fecha de redacción del informe siguen sin transmitirse a LIF 2002) supuso en 2014 la necesidad de acudir a una nueva financiación bancaria. Finalmente ha sido necesario la firma de un préstamo participativo de LIF 2002 con sus socios para hacer frente a las anualidades del préstamo sindicado. Todo ello ha supuesto que LIF 2002 haya incurrido en unos costes financieros superiores a los que habría incurrido Adif en la ejecución de las actuaciones.

E) Respecto a la contabilidad:

LIF 2002 recoge en su balance, dentro del epígrafe “Existencias”, tanto las actuaciones relativas a la obra ferroviaria, como a obras de urbanización, y en una cuenta específica distinta de las anteriores recoge la capitalización de gastos financieros y operativos.

Este hecho genera en nuestra opinión cuatro incertidumbres que deben resolverse por los socios:

- De acuerdo al convenio de 23 de diciembre de 2004, los terrenos que Adif entregará a LIF 2002 van a serlo por el precio fijado por SEGIPSA, sin que se haya fijado cómo van a tratarse contablemente las diferencias.

- No está acordada la naturaleza que ha de darse a las obras denominadas “muros y losas”, ni el destino definitivo de las obras de urbanización. La entrega de dichas obras, como se ha señalado en el apartado 4 de resultados de trabajo, puede generar, de un lado, liquidaciones impositivas y, de otro, la aparición de minusvalías de cuantía relevante.

- No se considera correcto el criterio utilizado por LIF 2002 contabilizando la activación de gastos y costes financieros en una cuenta separada e independiente de los activos a los que han de incorporarse.

- No se considera correcto el criterio de contabilizar como existencia en curso los intereses y costes operativos correspondientes a los anticipos abonados a Adif por actuaciones ferroviarias.

Ello implicaría la necesidad de corregir las cuentas anuales.

F) Respecto a los casos base elaborados por LIF 2002:

LIF 2002 ha ido recogiendo a lo largo de los diferentes años las previsiones de gastos e ingresos en el caso base de financiación. Respecto al mismo, cabe indicar:

- No se ha ajustado el aspecto temporal en cuanto a la realización efectiva de los ingresos, dado que se ha consignado en los diferentes casos base como un ingreso a generar en el año siguiente. A fecha de hoy, siguen los terrenos sin estar cedidos por Adif a LIF 2002, y no se ha podido iniciar por tanto la operación de venta de los mismos.

- No se recoge el gasto relativo a las fases 2 y 3, y no se incluyen los costes operativos a partir de 2023, cuando el plan de ventas extiende su vigencia hasta 2027.

En atención a las conclusiones anteriores, se realizan las siguientes **recomendaciones**

A) LIF 2002 debe acordar en los órganos de decisión correspondientes los criterios y actuaciones que resulten necesarios para superar la pérdida de vigencia legal del convenio de 25 de julio de 2002.

Así mismo, LIF 2002 debe acordar en los órganos de decisión correspondientes los criterios que se aplicarán para la liquidación de los costes no previstos en el convenio de 25 de julio de 2002.

B) LIF 2002 debe acordar en los órganos de decisión correspondientes una toma de decisión respecto a la realización de las actuaciones previstas para las fases 2 y 3 amparando las mismas en un nuevo convenio adaptado a la ley 40/2015.

C) Requerir de Adif la realización inmediata de la cesión de los terrenos desafectados de acuerdo al convenio de 23 de diciembre de 2004.

Impulsar, tan pronto como se produzca la cesión de los terrenos, las actuaciones de venta de los mismos de acuerdo a los planes de comercialización.

Establecer en los órganos de decisión de LIF 2002 los criterios que se aplicarán a las posibles diferencias de valor que puedan surgir entre el valor de tasación de los suelos por parte de SEGIPSA y la obra ferroviaria entregada, así como entre dichos valores y los valores reales de venta de los mismos.

D) Necesidad de considerar la aplicación de los criterios contables señalados en relación con las existencias en curso, de acuerdo al detalle recogido en el apartado 7 de resultados de trabajo, en la elaboración de las cuentas anuales.

E) Acordar en los órganos de decisión de LIF 2002 los criterios que se utilizarán para la entrega de las obras de urbanización al Ayuntamiento de Logroño.

F) Suscripción de un convenio entre ADIF y el Ayuntamiento para el mantenimiento y explotación de los muros y losas.

G) Requerir por parte de LIF 2002 al Ayuntamiento de Logroño 847.123,44€ pendientes de abonar en virtud del préstamo participativo por la primera liquidación del crédito adelantada en su día por la Sociedad.

**LIF 2002 ha presentado alegaciones** en las que se incluye un apartado denominado **“OBSERVACIONES A LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES”**.

En dicho apartado se formulan las alegaciones siguiendo el mismo orden expuesto para las conclusiones y recomendaciones del informe.

A) Respecto al convenio de 25 de julio de 2002:

En su escrito de alegaciones, se manifiesta que *“en cuanto a los costes contemplados, el Convenio sí que refleja los relativos a redacción de proyectos y otros conceptos vinculados a la ejecución de las obras”*, afirmación contradictoria con el párrafo de la página 12 en la que se especifica que el incremento de los costes de las actuaciones es debido al *“al desarrollo de los proyectos con un mayor grado de concreción de las obras ferroviarias a ejecutar, a lo que se han sumado los costes de urbanización, financieros y operativos que no se contemplaron en los convenios iniciales”*.

El informe provisional recoge en la página 23 el contenido del convenio de fecha 27 de abril de 1999 con respecto a la obligación del Ministerio de Fomento, que *“redactará y financiará los Proyectos de Construcción y los Estudios Urbanísticos”*, obligación que no fue recogida con tanta claridad en el convenio de 25 de julio de 2002.

B) Respecto a la ejecución de las actuaciones de integración ferroviaria y urbanística:

Incluye en las alegaciones una valoración respecto a que en la ejecución de cada uno de los proyectos constructivos *“no ha habido ninguna desviación significativa en la ejecución de las obras y que todas se han liquidado por un importe inferior al presupuesto de ejecución por contrata de cada uno de los proyectos constructivos”*; así como la afirmación *“las actuaciones de*



las Fases 2 y 3 se contemplarán y regularán en el nuevo convenio que están negociando los socios”.

Las conclusiones del informe provisional no se refieren a proyectos constructivos concretos, sino al conjunto de la actuación, entendiéndose que el contenido del informe provisional no debe modificarse por las alegaciones presentadas.

C) Respecto a las aportaciones de suelo a cambio de obra futura así como a la venta de suelo:

Las alegaciones reconocen que en la actualidad se está trabajando en la “*propuesta de transmisión de suelos y su valor*” (p.15), que es en esencia el contenido del apartado C) del informe.

D) Respecto a Respecto a la financiación:

En las alegaciones se manifiesta que “*se carece de datos para afirmar o negar que son superiores a los que hubiera soportado ADIF*” y que “*no se comparte que se haya incurrido en costes de financiación de forma duplicada*”.

D.1. Se modifica el informe provisional para incluir la información estimada de las cuentas anuales de ADIF:

El tipo de interés medio del pasivo recogido en las cuentas anuales de ADIF es el siguiente:

Año	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tipo medio ADIF	2,08	1,96%	2,72%	2,27%	2,72%	2,52%	2,42%	2,41%	1,85%	1,89%	1,92%	1,93%	1,93%

A continuación se recoge una tabla que compara los tipos medios de financiación de ADIF, conforme recoge sus cuentas anuales, y los tipos abonados por LIF 2002<sup>2</sup>.

\_\_\_\_\_

<sup>2</sup> Los tipos de interés se han calculado resultado de la media anual del Euribor a 3 y 6 meses, obtenidos de los correspondientes contratos y liquidaciones de intereses periódicas.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tipo medio ADIF	2,72%	2,27%	2,72%	2,52%	2,42%	2,41%	1,85%	1,89%	1,92%	1,93%	1,93%
Tipo medio LIF	3,07%	2,51%	1,96%	2,45%	3,09%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
Diferencia (LIF-ADIF)	0,35%	0,21%	-0,76%	-0,07%	0,67%	0,59%	1,15%	1,11%	1,08%	1,07%	1,07%

LIF 2002 concertó un préstamo de 220 millones en 2009, al EURIBOR + 1,75% que, ante la imposibilidad de devolución, procedió a cancelar mediante un préstamo sindicado en 2014, por igual importe. El interés del préstamo sindicado es del EURIBOR + 3%. Adicionalmente LIF 2002 en el año 2015 concertó con los socios un préstamo participativo a interés 0 (prevé un tipo variable que depende de la venta de suelos, que no ha tenido lugar) para hacer frente a las anualidades del préstamo sindicado.

D.2. Se suprime del informe provisional la afirmación *“haya incurrido en costes financieros de manera duplicada”*:

Es necesario aclarar que, si el préstamo participativo de los socios se hubiese realizado en 2009, hubiese supuesto un ahorro para LIF 2002 de aproximadamente 66 millones. Estos costes financieros se podrían haber evitado o minorado de haber optado por una financiación directa por los socios o por préstamos participativos en el año 2009, o incluso en un momento posterior, en 2015, cuando se decidió volver a acudir a la financiación bancaria.

Todo ello teniendo en cuenta que, debido a las dificultades para conseguir la financiación necesaria para reembolsar la deuda bancaria originadas por la falta de monetización de las plusvalías esperadas en la venta de los terrenos, son los socios quienes han realizado las aportaciones instrumentadas mediante préstamos participativos.

Además, ha de tenerse en cuenta que al final dicho coste financiero probablemente va a ser asumido por los socios, dado que el convenio parte de un déficit de salida, quedando por determinar el reparto de dichos costes entre los socios a la vista de un convenio ya caducado que además no incluye los costes financieros.

E) Respecto a la contabilidad:

Se modifica el informe provisional.

LIF 2002 en sus alegaciones solicita que se corrija el siguiente párrafo del informe provisional: *“LIF 2002 recoge en su balance como existencias en curso tanto las actuaciones relativas a la obra ferroviaria, como a obras de urbanización, y en una cuenta específica distinta de las anteriores recoge la capitalización de gastos financieros y operativos”*.

Añade que *“LIF no recoge en sus existencias las obras ferroviarias sino el pago anticipado de los suelos a recibir de Adif”*, señalando que *“La sociedad ha seguido el modelo de contabilidad mono proyecto considerando que todas las actuaciones constituyen un único proyecto ejecutado por fases y con actuaciones tanto urbanísticas como ferroviarias”*, y que *“las cuentas de la sociedad han sido auditadas anualmente desde el inicio de la vida de la sociedad por firmas de auditoría de primer nivel y reconocido prestigio que ha emitido siempre informe favorable y sin salvedades”*.

La obra ferroviaria se contabiliza en la cuenta 407, anticipo a proveedores. En el balance abreviado de LIF 2002, el anticipo a proveedores se integra en el epígrafe “Existencias”:

Existencias	11	252.132.482,82	249.411.381,05
Otros aprovisionamientos		76.804.855,07	76.999.557,74
Anticipos a proveedores		175.327.627,75	172.411.823,31

El Plan General de Contabilidad señala que forman parte del epígrafe B.II “Existencias” las cuentas “30,31,32,33,34,35,36,(39),407”. En consecuencia, el hecho de que se recojan en el balance de LIF 2002 dentro del epígrafe B.II “existencias” no significa que necesariamente tengan esa consideración contable.

De hecho, el propio informe provisional señala en la página 155 una diferencia en el tratamiento contable de las obras ferroviarias, recepcionadas por Adif (-anticipos-), y las obras de urbanización, recepcionadas por LIF 2002 (-existencia en curso-).

Por tanto, se suprime el párrafo quinto de la página 143 del informe provisional: *“Llama la atención el hecho de que las actuaciones de integración formen parte del grupo 4 (proveedores) según el balance de sumas y saldos, libro diario, y libro mayor de 2021, y sin embargo en el balance de las*

*cuentas anuales se integren dentro del grupo 3 (existencias)”; y se modifican los párrafos 3 de la página 143 y primero de la página 147, que quedan redactados de la siguiente forma:*

*“Las restantes actuaciones de integración ferroviaria se han registrado en el balance como “anticipos a proveedores ...”, cuenta 407 - activo (apareciendo en el balance abreviado dentro del epígrafe existencias)”. (...).*

*“Las actuaciones de integración urbana se han registrado en el balance como “anticipos a proveedores ...”, cuenta 407 - activo (apareciendo en el balance abreviado dentro del epígrafe existencias), al igual que las actuaciones de integración ferroviaria”.*

Se modifica así mismo el párrafo primero y segundo de la página 28 del informe provisional, que queda redactado en la siguiente forma:

*“LIF 2002 recoge en su balance, dentro del epígrafe “Existencias”, tanto las actuaciones relativas a la obra ferroviaria, como a obras de urbanización, y en una cuenta específica distinta de las anteriores recoge la capitalización de gastos financieros y operativos”*

*Este hecho genera en nuestra opinión cuatro incertidumbres que deben resolverse por los socios:*

*- De acuerdo al convenio de 23 de diciembre de 2004, los terrenos que Adif entregará a LIF 2002 van a serlo por el precio fijado por SEGIPSA, sin que se haya fijado cómo van a tratarse contablemente las diferencias”.*

En nuestra opinión, no se ha aportado ningún criterio contable adicional (plan sectorial/criterios ICAC) que implique la necesidad de modificar nuestras conclusiones más allá de lo aquí citado.

## II. RESULTADOS DE TRABAJO

LIF 2002 es una sociedad mercantil pública creada para la ejecución del Convenio suscrito el 25 de JULIO de 2002 por el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja, el Ayuntamiento de Logroño y RENFE, constituida con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación de la travesía ferroviaria de Logroño y su estación, y a la transformación urbanística de estas obras; siendo su objetivo fundamental gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno.

Forma parte de un conjunto de 13 sociedades que se crearon en el periodo 2002-2010 en otras tantas ciudades y que se conocen genéricamente con el nombre de sociedades de integración del ferrocarril.

El convenio preveía la creación de una sociedad, con un capital social inicial de 0,6 millones de €, distribuido en Grupo Fomento (50%, distribuido por mitades en RENFE y Gestor de Infraestructuras Ferroviarias – GIF), Comunidad Autónoma de La Rioja (25%) y Ayuntamiento de Logroño (25%).

Tras las reestructuraciones de las empresas del Grupo Fomento<sup>3</sup>, el capital social actual permanece en 0,6 millones de € repartido entre RENFE – Operadora (12,5%), El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (7,5%), ADIF – Alta Velocidad (30%), el Gobierno de La Rioja (25%) y el Ayuntamiento de Logroño (25%).

La solución adoptada no era la única posible, pudiendo haberse optado por la ejecución de las actividades directamente por parte de las administraciones interesadas en el proyecto común. La

---

<sup>3</sup> Conforme a la Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre, por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a Renfe Operadora esta entidad asumió la mitad de las acciones de RENFE (12,5%), mientras que ADIF asumía la otra mitad, lo que junto con las acciones del GIF sumaba el 37,5%.

Posteriormente, la Orden PRE/2443/2013 de 27 de diciembre, por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública empresarial ADIF que pasan a ser titularidad de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, dispuso que esta última asumiese una participación del 30% en el capital de social de LIF 2002, permaneciendo el otro 7,5% en manos de ADIF.

constitución de una sociedad instrumental para realizar una parte de las actuaciones habría de servir, como señala el convenio, para *«facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación de la travesía ferroviaria de Logroño y su estación, y a la transformación urbanística de estas obras»*, así como cristalizar la pretendida autofinanciación del proyecto.

Se configura, por tanto, como una sociedad instrumental, creada como medio de colaboración de las administraciones partícipes a fin de llevar a cabo un proyecto de interés común a todas ellas: ejecutar determinadas actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y urbanística en la ciudad de Logroño, identificando en el Anexo I del convenio las principales obras.

A diferencia de otras sociedades de integración, donde el planteamiento inicial de la operación recoge las plusvalías en la venta de los terrenos como fuente básica de la financiación de las actuaciones encomendadas a la sociedad; en el planteamiento inicial de LIF 2002 se contempla una aportación de socios superior al importe por la venta de terrenos. El convenio parte de una situación de déficit de salida, en la que no se concreta el importe de la aportación de la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño, pero sí el hecho de que corresponde exclusivamente a dichos socios (y no al Grupo Fomento) financiar el déficit que en su caso se ponga de manifiesto.

Convenio 25 julio 2002: costes		
Integración ferroviaria	Integración Urbana	Total
178.710.576,00	8.454.124,00	187.164.700,00
Convenio 25 julio 2002: financiación		
Autofinanciación venta terreno		95.000.000,00
Grupo Fomento		30.000.000,00
CCAA La Rioja (50% deficit)		31.082.350,00
Ayuntamiento Logroño (50% deficit)		31.082.350,00
TOTAL		187.164.700,00

Transcribimos a continuación las cláusulas correspondientes del Convenio:

*“La inversión del Grupo Fomento será la correspondiente a la adaptación del pasillo ferroviario y la playa de vías existentes a la llegada de la Alta Velocidad a Logroño prevista en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, estimada en 30 millones de euros, y se efectuará*

*conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines.*

*El resto del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas que se generen de los suelos aportados por RENFE y estimadas en 95 millones de euros, será financiado íntegramente por la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño en la proporción 50% - 50%.”*

Para financiar la ejecución de las actuaciones encomendadas, hasta que pudiesen trasladarse las instalaciones ferroviarias afectadas por la remodelación y fuese posible desafectar y poner en mercado los suelos en los que se ubicaban, la sociedad firmó en mayo de 2009 un contrato de financiación instrumentado en póliza de crédito en cuenta corriente, de 220 millones de €, que fue cancelado a su vencimiento a través de un nuevo contrato de crédito sindicado firmado en 2014.

Como consecuencia de la situación descrita anteriormente, y la persistencia de la falta de monetización de las plusvalías esperadas, los accionistas se vieron obligados a realizar aportaciones económicas directas instrumentadas mediante la suscripción en julio de 2015 de un préstamo participativo, para que LIF 2002 pudiese reembolsar la deuda bancaria.

En 2021 se salda la última anualidad del préstamo sindicado, por lo que a 31 de diciembre de 2021 no existe financiación externa bancaria, sí de los socios instrumentada mediante préstamo participativo.

Según el contrato firmado el 24 de julio de 2015, el préstamo participativo vencerá el día siguiente al de la fecha de vencimiento final del crédito sindicado, pudiendo acordar prórrogas expresas; “en cualquier caso, el plazo máximo del préstamo incluyendo las prórrogas, no excederá, los 10 años desde la última disposición realizada”.

Anualmente se van acordando prórrogas entre LIF y los socios; a fecha de redacción del informe se ha acordado la prórroga en el año 2022 y se encuentra negociando la de 2023. No se han obtenido ingresos por ventas de terrenos, teniendo en cuenta que todavía no se ha producido la transmisión de terrenos de ADIF a LIF 2002.

## 1. ANÁLISIS GENERAL DEL CONVENIO Y SUS MODIFICACIONES

### CONVENIO Y ADENDAS

El 27 de abril de 1999 se firma el Acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño para la redacción de estudios y proyectos de la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño. En dicho acuerdo se prevé, entre las actuaciones a desarrollar, la elaboración del convenio para la ejecución y financiación de las obras así como del Estudio informativo.

Posteriormente se aprueba el convenio de 25 de julio de 2002 entre el Ministerio de Fomento/MITMA, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño, base de la creación de la sociedad auditada, así como de la documentación soporte del mismo.

Dicho convenio ha sido objeto de desarrollo mediante adendas y convenios, enumerados en el Anexo I del presente informe.

El convenio de 25 de julio de 2002 recoge en su cláusula tercera que *“las actuaciones contempladas en el convenio, enumeradas de forma abreviada, responderán a los siguientes objetivos:*

- 1. Soterramiento de la zona de la estación, incluyendo la construcción de una nueva estación soterrada.*
- 2. Depresión del trazado ferroviario entre el paso superior de la calle Marqués de Murrieta y el origen de la actuación en el lado Miranda.*
- 3. Cubrimiento del trazado ferroviario entre los pasos superiores de las calles Marqués de Murrieta y Vara del Rey.*
- 4. Integración de la nueva red ferroviaria en su entorno y de acuerdo con los usos urbanos previstos en la transformación urbanística que se acuerde.*
- 5. Transformación urbanística de los suelos que resulten innecesarios para el ferrocarril.*
- 6. Creación de los sistemas generales viarios que complementan las actuaciones anteriores”.*

Adicionalmente, el Anexo I del Convenio distingue entre obras ferroviarias necesarias para la integración urbana, y ordenación del territorio, incorporando un coste de ejecución (calculado o estimado en el Estudio Informativo).



ANEXO I

Principales obras derivadas de la actuación de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño

Actuación	Coste de ejecución por Contrato (calculado o estimado en el Estudio Informativo)	Inversión del Grupo Fomento
<i>Obras ferroviarias necesarias para la integración urbana</i>		
Soterramiento de la estación e integración urbana de esta zona.	178.710.576 €	30.000.000 €
Cubrimiento entre las calles Marqués de Murrieta y Vara de Rey.		
Depresión del trazado y conexión entre las calles Fuenmayor y Gonzalo de Berceo.		
Edificio de la nueva estación.		
<i>Ordenación del entorno</i>		
Urbanización del entorno de la Estación.	1.782.890 €	
Urbanización de los terrenos liberados de uso ferroviario.	6.671.234 €	
<b>Total .....</b>	<b>187.164.700 €</b>	<b>30.000.000 €</b>

Así, se estima un coste de actuaciones de integración ferroviaria de 178.710.576€ y un coste de actuaciones de urbanización de 8.454.124€, sumando un total de 187.164.700€.

Por otra parte, LIF 2002 suscribió con sus socios el 10 de febrero de 2004 un **Contrato Marco** regulador de la relación de la Sociedad con sus socios, para la encomienda a los mismos de las actuaciones contempladas en el Convenio inicial. En dicho convenio se establece que, mediante la suscripción de **adendas** al mismo, se determinarán las condiciones para la realización de cada una de las actuaciones encomendadas por el Consejo de Administración a los socios; que serán complementarias de las condiciones generales que se fijan en el propio contrato Marco. Las condiciones que se recojan en las diferentes adendas al Contrato Marco deberán versar sobre las condiciones técnicas de ejecución de su objeto, los plazos de ejecución del mismo, los costes y condiciones de pago.

Para el cumplimiento de sus objetivos, la primera acción fue la licitación de los dos proyectos que definen la actuación:

- El proyecto urbano, a través del **“PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR Nº 3 FERROCARRIL”**

- El proyecto ferroviario “*PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE LOGROÑO*”.

Las Adendas y Modificaciones posteriores al Convenio de 25 de julio de 2002, relacionadas en el Anexo nº1, obedecen a:

- a) El desarrollo y definición de las actuaciones de integración ferroviaria y urbana contempladas en el convenio inicial, mediante Adendas al Contrato marco regulador de las relaciones de la sociedad Logroño Integración el Ferrocarril 2002, S.A. con sus socios de 10/02/04.
- b) El desarrollo de actuaciones no contempladas en el convenio inicial, y/o cambio sustancial de la solución adoptada por causas ajenas a la financiación:
  - 1) Determinadas actuaciones de la estación de autobuses (principalmente, cúpula intermodal).
  - 2) Solución adoptada en el Nudo de Vara de Rey.
  - 3) Adenda para la financiación y encomienda al ADIF de la redacción del estudio de viabilidad técnico-económica de la prolongación del soterramiento a la zona de Los Lirios. En los respectivos convenios se fija quién debe financiar los costes, al no encontrarse recogidas dichas actuaciones en el Convenio inicial.
- c) Concretar las condiciones para la transmisión de los suelos liberados.
- d) Indemnizaciones a terceros como consecuencia de la realización de obras.
- e) Otros (asistencia jurídica y formación)

#### OBJETIVOS E INDICADORES DE MEDICIÓN

En cuanto a si se habían fijado los objetivos a alcanzar con las actuaciones (niveles de permeabilidad, equipamiento para la ciudad, reorganización de la movilidad, repercusión en el tráfico, en la economía de la ciudad, el nº de metros cuadrados a liberar...) e indicadores para su medición, analizando si los indicadores son adecuados para medir el logro de los objetivos, señalamos lo siguiente:

**No hay fijados como tales objetivos concretos a alcanzar con las actuaciones e indicadores de medición.** No obstante, determinados aspectos se recogen en el PERI, aprobado posteriormente, cuya normativa exige el cumplimiento de determinados requisitos para su aprobación.

Por otro lado, con respecto a las actuaciones urbanísticas, LIF 2002 encargó una auditoría externa en 2021 para medir y evaluar los niveles de calidad de distintas actuaciones urbanas del proyecto de integración de Logroño, obteniendo en el sello Breeam una calificación de muy bueno (57,87%)

Por lo que respecta a la definición de actuaciones a realizar con las necesidades de la entrada de la Alta Velocidad en la ciudad, el Estudio informativo del Proyecto de Integración en la ciudad de Logroño, redactado en 2001 por IBERINSA y publicada su aprobación definitiva en el BOE de 21 de julio de 2004, tiene en cuenta los siguientes antecedentes (documento de síntesis: Estudio Informativo, punto 1):

- Viabilidad técnica del traslado de la línea y estación ferroviaria en a ciudad de Logroño. Ayuntamiento de Logroño (mayo 1989).
- Ampliación a nivel de anteproyecto del estudio de viabilidad técnica del traslado de la línea y estación ferroviaria en la ciudad de Logroño. INECO-RENFE (1991).
- Estudio geotécnico de las posibles alternativas de integración del ferrocarril en la trama urbana. MOPTMA (diciembre 1993).
- Definición de nuevas infraestructuras e instalaciones ferroviarias de Logroño y de la red viaria del entorno del ferrocarril MOPTMA (diciembre 1993).
- Propuestas de ordenación urbanística, medioambiental y paisajística del espacio afectado por el ferrocarril en Logroño MOPTMA (diciembre 1993).
- Integración del ferrocarril en la trama urbana de Logroño. Soluciones con rasante rebajada. Ayuntamiento de Logroño (junio 1994).
- Redacción de Plan Especial de Reforma Interior nº3 ferrocarril P.G.O.U. de Logroño (PERI nº3 Ferrocarril). Ayuntamiento de Logroño (junio de 1998).

Así mismo, el Estudio Informativo contempla el elevado número de circulaciones de mercancías, así como el número de viajeros al año.

El Estudio informativo desarrolla la alternativa 3.2, al considerar la alternativa 3.1 inadmisibles al obligar a demoler varios puentes en especial el de la c/Vara de Rey.

**No se identifican en el Estudio Informativo ni en el Convenio de 25 de julio de 2002 las actuaciones que corresponden a la Alta Velocidad, no permitiendo su identificación en el presupuesto.**

### CRONOGRAMA

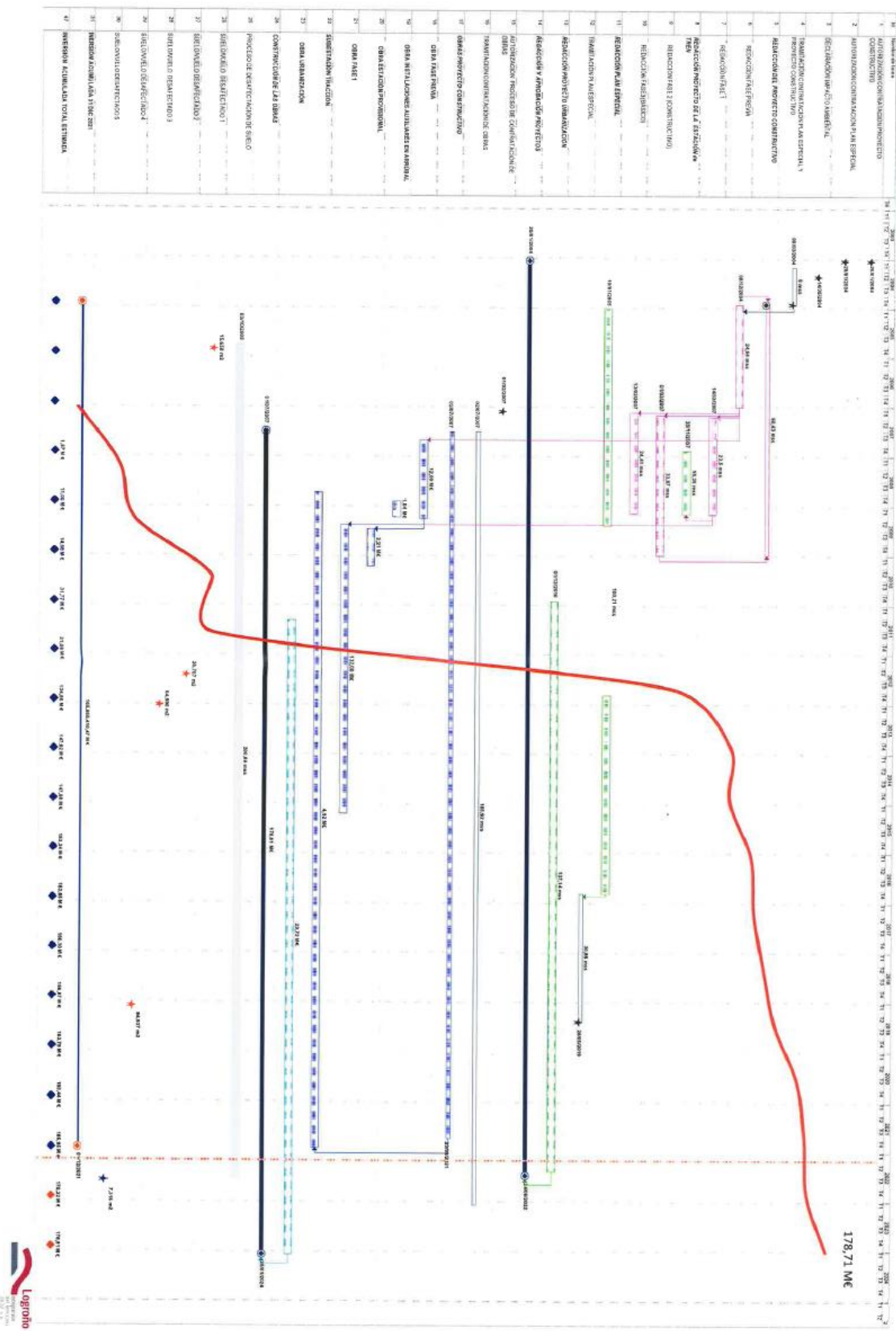
**El Convenio inicial no recoge un cronograma de ejecución. Tampoco se nos ha facilitado información sobre el plan de etapas y balance económico** que, conforme a la cláusula undécima del convenio, correspondía elaborar a la sociedad.

**No obstante, el 20 de enero de 2004 el Consejo de Administración de LIF aprueba el cronograma de actuaciones de la sociedad.** Dicho cronograma contempla el proceso de contratación de los proyectos constructivos, así como su redacción y aprobación; la contratación de las obras, así como su ejecución; y el proyecto de urbanización del Plan Especial del Ferrocarril.

Junto con las actuaciones se señalan las fechas de ejecución de las mismas, comenzando a inicios del año 2004, y **terminando a finales del año 2009 (fases 1, 2 y 3).**

Como hemos señalado anteriormente, el Contrato Marco regulador de la relación de la Sociedad con sus socios de 10 de febrero de 2004 para la encomienda a los mismos de las actuaciones contempladas en el Convenio inicial, establece que, mediante la suscripción de adendas al mismo, se determinarán las condiciones técnicas de ejecución de su objeto, los plazos de ejecución del mismo, los costes y condiciones de pago. No obstante, en la práctica, la mayoría de las adendas no recogen plazos de ejecución, remitiéndose a los pliegos que se aprueben en su caso.

A fecha de redacción del informe el cronograma es el siguiente:



**Este cronograma únicamente recoge las actuaciones correspondientes de la fase 1**, prescindiendo de las actuaciones de las fases 2 y 3. Sí recoge el calendario de desafectación de los terrenos, pese a no contemplar la transmisión de los terrenos ni la venta de los mismos.

Junto con las actuaciones se señalan las fechas de ejecución de las mismas, comenzando a inicios del año 2004, y **terminando las obras de la fase 1 a principios de 2024**.

**Debemos señalar que, a la vista de los principales documentos elaborados por la sociedad, no queda claro en la actualidad que vayan a ejecutarse las fases 2 y 3. En efecto, no se contempla su realización en el cronograma ni en el caso base de financiación (sí aparece en el anexo IV de costes pendientes por anualidades del informe de situación de LIF 2002).**

No obstante, y sin perjuicio de la caducidad del convenio de 25 de julio de 2002, **entendemos que la decisión de no llevar a cabo dichas actuaciones deber ser acordada por los socios**.

#### FINANCIACIÓN DE ACTUACIONES:

El Convenio de 25 de julio de 2002 señala que los costes de ejecución por contrata, desglosados por actuaciones, alcanzan un total de 187.164.700€, importe calculado o estimado en el Estudio Informativo. El Estudio Informativo recoge el presupuesto, que cuadra con dicho importe (si bien toma el importe de presupuesto de ejecución por contrata en vez del presupuesto para conocimiento de la administración, excluyendo gastos necesarios como expropiaciones, redacción de proyectos, dirección de obra, asistencias técnicas, etc.), indicando además macroprecios y macromediciones, y agrupándolos por fases.

En cuanto a los ingresos previstos inicialmente, el Convenio de 25 de julio de 2002 recoge una estimación de plusvalía urbanística de 95.000.000€. No se ha podido acceder al documento que acredita dicha tasación, señalando LIF 2002 que la tasación es anterior a su fecha de constitución.

De acuerdo a los apartados sexto y séptimo del Convenio de 25 de julio de 2002, *“la inversión del Grupo Fomento será la correspondiente a la adaptación del pasillo ferroviario y la playa de vías existentes a la llegada de la Alta Velocidad a Logroño prevista en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, estimada en 30 millones de euros (...)*.

*El resto del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas (...) será financiado íntegramente por la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño en la proporción 50% - 50%.”*

Convenio 25 julio 2002: costes		
Integración ferroviaria	Integración Urbana	Total
178.710.576,00	8.454.124,00	187.164.700,00
Convenio 25 julio 2002: financiación		
Autofinanciación venta terreno	95.000.000,00	
Grupo Fomento	30.000.000,00	
CCAA La Rioja (50% deficit)	31.082.350,00	
Ayuntamiento Logroño (50% deficit)	31.082.350,00	
TOTAL	187.164.700,00	

**Por tanto, la integración del ferrocarril en Logroño trata de una operación con déficit de salida, en la que los 3 socios inicialmente estimaban aportar una cantidad similar, y 2 de ellos (Ayuntamiento de Logroño y Comunidad Autónoma de La Rioja) asumían el déficit de la operación al 50%.**

**El convenio de 2002 no atribuye con claridad todos los extremos concretos respecto a quién correspondía la financiación de las actuaciones:**

- A) Actuaciones incluidas Convenio, antes de 2 de octubre de 2019

El Convenio de 25 de julio de 2002 dispone lo siguiente:

*Expositivo Noveno: “El Grupo Fomento se responsabiliza del coste de la llegada de la Alta Velocidad a Logroño que se valora en 30 millones de Euros y pone a disposición de las actuaciones previstas en este Convenio, todos los terrenos que resulten innecesarios para el ferrocarril, en el futuro, a fin de facilitar, con los rendimientos que se obtengan de estos terrenos, la financiación de la actual barrera ferroviaria”.*

*“Quinto.—El Ministerio de Fomento y RENFE impulsarán los procedimientos necesarios para la puesta a disposición de los terrenos, según se liberen, a favor de la Sociedad, garantizando en todo*

caso el funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyen.

Para la formalización de la puesta a disposición de los terrenos, se suscribirán acuerdos específicos en los que se concretarán las contraprestaciones a recibir por los propietarios del suelo, que consistirán en la financiación de las infraestructuras ferroviarias previstas en el Anexo I en lo que exceda de la **cantidad** prevista en la cláusula siguiente”

“Sexto.— La inversión del Grupo Fomento será la correspondiente a la adaptación del pasillo ferroviario y la playa de vías existentes a la llegada de la Alta Velocidad a Logroño prevista en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, estimada en 30 millones de euros, y se efectuará conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines.

Séptimo.— El resto del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas que se generen de los suelos aportados por RENFE y estimadas en 95 millones de euros, será financiado íntegramente por la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño en la proporción 50% - 50%”.

Por otro lado, el Anexo 1 recoge lo siguiente:

ANEXO I

Principales obras derivadas de la actuación de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño

Actuación	Coste de ejecución por Contrata (calculado o estimado en el Estudio Informativo)	Inversión del Grupo Fomento
<i>Obras ferroviarias necesarias para la integración urbana</i>		
Soterramiento de la estación e integración urbana de esta zona.	178.710.576 €	30.000.000 €
Cubrimiento entre las calles Marqués de Murrieta y Vara de Rey.		
Depresión del trazado y conexión entre las calles Fuenmayor y Gonzalo de Berceo.		
Edificio de la nueva estación.		
<i>Ordenación del entorno</i>		
Urbanización del entorno de la Estación.	1.782.890 €	30.000.000 €
Urbanización de los terrenos liberados de uso ferroviario.	6.671.234 €	
Total .....	187.164.700 €	



Existe cierta indeterminación en el Convenio en lo relativo a la definición de la aportación del Grupo Fomento. Por un lado, puede interpretarse que el Grupo Fomento está obligado a aportar 30 millones por valoración de las actuaciones de alta velocidad estimadas a fecha del convenio, o puede interpretarse que el Grupo Fomento está obligado a aportar el importe de las actuaciones de alta velocidad (que se estima en 30 millones a fecha del convenio).

Parece razonable entender que, con lo dispuesto en la cláusula quinta: *“las contraprestaciones a recibir por los propietarios del suelo (ADIF), que consistirán en la financiación de las infraestructuras ferroviarias previstas en el Anexo I (178.710.576€) en lo que exceda de la cantidad prevista en la cláusula siguiente (30 millones)”*; se está considerando que la aportación del Grupo Fomento es de 30 millones.

Esta interpretación se vería reforzada por el esquema de financiación planteado en el convenio con las cifras que en su día se estimaron, donde cada uno de los socios aportaba 30 millones (el déficit se sufraga de la siguiente forma: 31 millones el Ayuntamiento de Logroño y 31 millones la Comunidad de La Rioja).

Tampoco se recoge con precisión en el Convenio inicial si la cantidad invertida por el Grupo Fomento incluye o no el IVA.

Adif, a fecha 31 de diciembre de 2021, ha aportado únicamente los siguientes importes en concepto de Alta Velocidad:

Conceptos	Base Imponible	IVA	Importe Total
Proyecto	196.550,75	31.448,12	227.998,87
Obra (Sacyr)	5.325.826,84	1.092.940,31	6.418.767,15
Asistencia Técnica (Tysa)	172.930,48	36.315,40	209.245,88
Calidad (Incosa-Inypa)	9.202,90	1.932,61	11.135,51
Dir. medio ambiental (ADIF-Tifsa)	8.214,37	1.725,02	9.939,39
Inspección Técnica Edificios (Incosa)	6.364,37	1.336,52	7.700,89
Seguridad y Salud (Prointec)	9.737,84	2.042,57	11.780,41
Dirección obra (ADIF-Tifsa)	39.354,46	8.264,44	47.618,90
<b>TOTAL</b>	<b>5.768.182,01</b>	<b>1.176.004,98</b>	<b>6.944.186,99</b>

A fecha de este informe no se ha establecido el sistema de aportación de la cantidad restante (24.231.817,99€) en concepto de Alta Velocidad. Según se señala en el informe de situación de 2021, LIF 2002 trasladó tanto al ADIF como a la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, la necesidad de establecer un protocolo de actuación para instrumentalizar el pago de los 30 M €.

Ha de tenerse en cuenta que, dado que en el año 2002 el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 preveía la implantación de Alta Velocidad únicamente hasta la estación de tren de Logroño desde el lado Zaragoza, la totalidad de la inversión se encuadraba en la fase 1 de la actuación de integración urbana, actuación prácticamente terminada a fecha de redacción del informe.

En el acta de Consejo de Administración de fecha 29 de marzo de 2019 se hace constar lo siguiente:  
*“Tercero.- A petición del Ayuntamiento de Logroño y del Gobierno de La Rioja, y recogiendo literalmente su propuesta, se incluyen como temas a tratar los siguientes (...)*

*3.1. Reclamación de hasta 30 millones de euros: reclamar al Ministerio su compromiso de aportación a la Sociedad reforzando la financiación de la misma y amortiguando los costes*

*financieros que le está ocasionando, en el supuesto que las obras estuvieran realizadas y no pagadas”.*

En cuanto al modo de asumir desviaciones de coste estimado, las desviaciones que tengan lugar en la ejecución de actuaciones previstas en el convenio excluyendo las relativas a actuaciones de Alta Velocidad, ya se estime de una u otra forma conforme a lo señalado en párrafos anteriores, son asumidas por el Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma de La Rioja por un importe del 50% cada uno, al asumir el déficit. Cuestión distinta es la financiación de aquellos costes no previstos en el convenio pero consecuencia necesaria del mismo.

#### B) Caducidad del Convenio

El Convenio de 25 de julio de 2002 recoge en su cláusula 13 que tendrá vigencia hasta el cumplimiento de los fines previstos en el mismo. No obstante, con la entrada en vigor de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, dicho convenio ha devenido caduco ya sea en octubre de 2019 ó 2020.

Así se deduce de las conclusiones extraídas por la Abogacía del Estado, expediente 77/2019, cuyas conclusiones se trasponen a continuación:

*“Primera.- La disposición adicional octava, apartado 1, de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público establece en su párrafo primero una regla general (adaptación necesaria, antes del 2 de octubre de 2019, de los convenios preexistentes cuyo contenido no se ajuste a la nueva Ley), y en su párrafo segundo una excepción o regla especial circunscrita exclusivamente a aquellos convenios en los que la única adaptación necesaria a la dicho texto legal sea la relativa al plazo de vigencia, en cuyo caso la adaptación es automática, y dichos convenios se entienden prorrogados hasta el 2 de octubre de 2020.*

*Segunda.- La falta de adaptación de los convenios administrativos cuyo contenido no se ajuste al de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, en aspectos distintos al plazo de vigencia, antes del 2 de octubre de 2019, determina la extinción de dichos convenios. Ello sin perjuicio de la posibilidad que siempre*

*asiste a las partes de celebrar un nuevo convenio ajustado, en su contenido y tramitación, a las previsiones de la LRJSP.”*

El documento titulado “FAQ sobre convenios recogido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público. Preguntas frecuentes” (versión de 25 de febrero de 2019), indica lo siguiente en sus apartados 19 y 20:

*“¿Cómo deben adaptarse los convenios a la ley?*

*Con el fin de adaptar los convenios a la ley, antes de octubre de 2019, debe iniciarse el proceso de adaptación atendiendo a los siguientes criterios interpretativos:*

*a) En primer lugar, no será necesario proceder a una adaptación ad hoc a la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de aquellos convenios en los que concurren únicamente alguna de las circunstancias siguientes:*

*1º. Que el convenio tenga una vigencia indefinida. En este caso no es necesaria la adaptación dado que por ministerio de la Ley (tal y como prevé la disposición adicional octava de la Ley mencionada) su duración pasa a ser determinada, automáticamente durante el plazo de cuatro años. Este plazo concluye en octubre de 2020, pudiendo los firmantes prorrogarlo de forma expresa (previa autorización del Ministerio de Hacienda) por un periodo de cuatro años adicionales (hasta 2014).*

*2º. Que el convenio tenga previsto un plazo de vigencia definido, pero que incluya una prórroga tácita por tiempo indefinido. En este caso tampoco resulta necesaria la adaptación ad hoc porque de forma automática (como prevé la disposición adicional octava de la Ley mencionada) su duración pasa a ser determinada durante un plazo de cuatro años. Este plazo concluye en octubre de 2020, pudiendo los firmantes prorrogarlo de forma expresa (previa autorización del Ministerio de hacienda) por un periodo de cuatro años adicionales (hasta 2014).*

*3º. Que el convenio incluya en su denominación (en su título) alguna mención que ya no está prevista en la nueva Ley (por ejemplo, convenio ‘de colaboración’, convenio ‘de cooperación’, convenio ‘marco’ o convenio ‘específico’, entre otros). En este caso, no será necesaria su adaptación únicamente por este motivo, puesto que su denominación se entenderá referida únicamente a la de ‘convenio’ que es como lo califica la nueva Ley a la que quedan sometidos.*

b) *En segundo lugar, sí será necesario acometer la adaptación expresa de todos aquellos convenios cuyo contenido no cumpla las previsiones que ahora le resultan plenamente aplicables de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, por alguna circunstancia distinta de las tres anteriores (por ejemplo, no recoge el contenido mínimo que exige el artículo 49 de la citada Ley).*

*En este caso será indispensable tramitar una adaptación ad hoc que podrá llevarse a cabo bien mediante una adenda modificativa del convenio hasta ahora vigente (actualizando la redacción de su clausulado en aquello que sea preciso) o bien mediante la suscripción de un convenio nuevo que sustituya al anterior procediendo a la resolución del convenio anterior. En este último caso, es posible llevar a cabo ambos negocios jurídicos en unidad de acto, siempre que quede claro este extremo en el clausulado del convenio. En ambos casos será necesario solicitar y tramitar la preceptiva autorización del Ministerio de Hacienda.*

*(...)”.*

El art. 49 de la ley 40/2015 recoge el contenido mínimo que es exigido para los convenios, encontrándose entre ellos, los siguientes:

*“d) Obligaciones y compromisos económicos asumidos por cada una de las partes, si los hubiera, indicando su distribución temporal por anualidades y su imputación concreta al presupuesto correspondiente de acuerdo con lo previsto en la legislación presupuestaria.*

*e) Consecuencias aplicables en caso de incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por cada una de las partes y, en su caso, los criterios para determinar la posible indemnización por el incumplimiento.*

*f) Mecanismos de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del convenio y de los compromisos adquiridos por los firmantes. Este mecanismo resolverá los problemas de interpretación y cumplimiento que puedan plantearse respecto de los convenios.”*

**Dichos aspectos no constan en el convenio de 25 de julio de 2002. Por tanto, al no recoger el contenido mínimo, se entendería caducado el 2 de octubre de 2019.** De considerar que el convenio inicial cumple con las estipulaciones de la ley 40/2015, el convenio habría caducado el 2 de octubre de 2020.

Una vez considerada la caducidad del convenio, han de concretarse las consecuencias que ello conlleva. El art. 51 de la ley 40/2015 dispone que los convenios se extinguen por el cumplimiento de actuaciones que constituyen su objeto o por causa de resolución, siendo causa de resolución el transcurso del plazo de vigencia del convenio sin haberse acordado la prórroga del mismo.

La resolución del convenio daría lugar a la liquidación del mismo. *“No obstante lo anterior, si cuando concurra cualquiera de las causas de resolución del convenio existen actuaciones en curso de ejecución, las partes, a propuesta de la comisión de seguimiento, vigilancia y control del convenio o, en su defecto, del responsable del mecanismo a que hace referencia la letra f) del artículo 49, podrán acordar la continuación y finalización de las actuaciones en curso que consideren oportunas, estableciendo un plazo improrrogable para su finalización, transcurrido el cual deberá realizarse la liquidación de las mismas en los términos establecidos en el apartado anterior”*.

En consecuencia, y para dar cumplimiento a las disposiciones de la ley 40/2015, los partícipes del convenio **deberían llegar a un acuerdo para la ejecución de las actuaciones en curso, fijando un plazo improrrogable para su finalización.**

Ahora bien, al haber perdido vigencia el convenio el 2 de octubre de 2019, o en su caso en 2020, hay que entender que las **actuaciones iniciadas a partir de esa fecha** no tienen encaje en el mismo. Así mismo, cabe interpretar que las actuaciones iniciadas a partir de esa fecha no tienen por qué regirse por el esquema de financiación planteado en el convenio de 25 de julio de 2002.

En efecto, si bien en el esquema de financiación del Convenio el Ayuntamiento de Logroño y la Comunidad de La Rioja asumen el 50% del déficit de la operación, una vez extinto el convenio dichas disposiciones no serían aplicables a los socios. Así, si las actuaciones han sido realizadas por Logroño Sociedad de Integración de Ferrocarril 2002, en la que participan los socios, cabe interpretar que el reparto de costes se realizará en virtud de la participación accionarial de los mismos.

C) Actuaciones no comprendidas convenio, pero consecuencia del mismo:

Se ha observado la existencia de gastos no contemplados expresamente en el convenio de 25 de julio de 2002 pero consecuencia necesaria del mismo, tales como:

- Gastos de redacción de proyectos\*
- Gastos de dirección de obras\* y asistencias técnicas
- Obras de urbanización no recogidas en el convenio
- Indemnizaciones
- Costes financieros\*\*
- Gastos operativos de LIF

(\* El expositivo tercero del Convenio de 25 de julio de 2002 recuerda los compromisos alcanzados en el Acuerdo de 27 de abril de 1999 -Acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño para la redacción de los estudios y proyectos de la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño-, en cuya cláusula tercera **se especifica que el Ministerio de Fomento redactará y financiará los Proyectos de Construcción y los Estudios Urbanísticos**. El Estudio Informativo redactado y que sirve de base al Convenio valora en el apartado *Varios* el coste de Proyecto y Dirección de Obra en 9.491.110,56 €. Este coste no aparece recogido en el ANEXO 1 del Convenio (ni proyectos ni direcciones de obra).

(\*\* El convenio únicamente contempla la posibilidad de existencia de costes financieros en la construcción de la nueva estación. Como explicamos en el apartado siguiente, **parece deducirse de la literalidad del convenio que el coste de financiación no formaría parte del déficit de la actuación. Por tanto, su financiación correspondería a los socios de LIF 2002 en función de su participación accionarial**).

**La no consideración de estos gastos en el convenio de 25 de julio de 2002 genera incertidumbre sobre la financiación de los mismos.**

**Por un lado, podría entenderse que forman parte del “déficit”, es decir, que todos los costes no previstos expresamente en el convenio han de ser sufragados 50% por el Ayuntamiento y 50% por la Comunidad de La Rioja.**

Por otro lado, podría entenderse que, puesto que no están contemplados expresamente en el mismo, la consideración de la financiación de los mismos tendría lugar dentro de la relación LIF-socios, en función del reparto accionarial.

#### COSTES OPERATIVOS Y FINANCIEROS

El Convenio de 25 de julio de 2002 no cuantifica los costes operativos y financieros, a pesar de que para llevar a cabo las actuaciones sería preciso incurrir en costes operativos así como disponer de una financiación hasta que tuviese lugar la liberación de los suelos de uso ferroviario y su posterior enajenación. El apartado duodécimo del Convenio inicial recoge la posibilidad de financiar la nueva estación por la sociedad, *“ó a propuesta del grupo Fomento, por otros sistemas que impliquen acudir a la financiación privada, siempre de acuerdo con las previsiones sobre usos de la planificación urbanística aplicable en cada momento. En este segundo supuesto el coste de financiación del edificio de la Estación se deducirá del coste total de las actuaciones”*.

LIF 2002 se constituye con un capital de 600.000€, cuantía significativamente insuficiente para acometer las actuaciones previstas en el convenio, cuyo coste previsto ascendía a 187,16 millones de euros, sin que se contemplasen en él los gastos de financiación ni los costes operativos de LIF 2002.

**Parece deducirse de la literalidad del convenio que el coste de financiación (aunque únicamente contempla la misma para la construcción de la nueva estación), al deducirse del coste total de las actuaciones cuantificadas en el Anexo 1, no formarían parte del déficit de la actuación.**

**Existe incertidumbre respecto a quién deban imputarse esos costes financieros de la Estación, bien sea al grupo Fomento (tiene la opción de financiarlo directamente o mediante financiación privada), bien al conjunto de los socios en función de su participación accionarial.**

#### CRITERIOS DE DESVIACIONES EN INGRESOS Y COSTES ESTIMADOS

**No hay fijados como tales criterios formales de corrección de desviaciones en los ingresos y costes estimados.**



En cuanto a los criterios de desviaciones de gastos, si bien no se han establecido o aprobado formalmente por LIF 2002, se realiza un seguimiento y actualización de los gastos previstos. Por un lado, los previstos en el Estudio inicial, que varían con los previstos en los proyectos constructivos; y por otro lado, los previstos en los proyectos constructivos, con la ejecución real de las obras. De este modo, el “caso base total” y el “presupuesto global” (previsto en el Anexo IV del informe global de LIF 2002 a 31 de diciembre de 2021) se va actualizando en función de dichos criterios.

En cuanto a criterios de desviaciones de ingresos, se han ido realizando tasaciones del suelo en el transcurso de las actuaciones teniendo en cuenta las variaciones del aprovechamiento lucrativo como consecuencia de las modificaciones en la normativa urbanística.

CUADRO RESÚMEN VALOR SUELO/AÑO	INGRESOS PREVISTOS	APROVECHAMIENTO LUCRATIVO ADIF m2t
VALOR SUELO 2002 -CONVENIO 25 JULIO 2002-	95.000.000,00 €	90.000
VALOR SUELO 2006 GRUPO i	256.230.907,00 €	125.000
VALOR SUELO ENE 2009 GRUPO i	252.605.372,00 €	125.000
VALOR SUELO MAY 2009 EUROVAL	249.624.050,96 €	125.000
VALOR SUELO 2010 EUROVAL	225.572.335,71 €	125.000
VALOR SUELO 2011 AESVAL	219.307.950,00 €	125.000
VALOR SUELO 2012 AESVAL	203.185.643,10 €	125.000
VALOR SUELO 2013 AGUIRRE&NEWMAN	154.537.797,00 €	127.447
VALOR SUELO 2016 AGUIRRE&NEWMAN	150.345.120,00 €	127.447
VALOR SUELO 2018 SAVILLS	136.206.054,00 €	127.447
VALOR SUELO 2021 SAVILLS	131.482.357,65 €	127.447

### DÉFICIT

El Convenio inicial no establece el destino de los eventuales beneficios obtenidos (ingresos por ventas > costes de actuaciones, operativos y financieros). De hecho, parte de una situación de déficit de salida.

No obstante, indica que todos los recursos económicos que se obtengan por la Sociedad como consecuencia del desarrollo urbanístico de los suelos transmitidos por RENFE se aplicarán:

- En primer lugar, al pago de las obras ferroviarias del soterramiento de la estación y sus obras complementarias, que tendrán carácter prioritario, y a soportar el coste financiero del conjunto de actuaciones de la Sociedad.

- En segundo lugar, se aplicarán al pago del resto de las obras ferroviarias de la actuación descritas en el Anexo I.

En cuanto a la asunción de déficit, como hemos señalado anteriormente, el Convenio inicial prevé que *“el resto del coste de la actuación”* será financiado íntegramente por la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño en la proporción 50% - 50%.

No obstante, el principal problema de interpretación radica en el concepto del propio déficit:

- Ámbito cualitativo: como hemos señalado, surge la duda de si forman parte a efectos del cómputo del mismo, los gastos no previstos en el Convenio de 25 de julio de 2002 (redacción de proyectos, dirección de obra, costes operativos, costes financieros, indemnizaciones, asistencias técnicas...), dado que el Convenio identifica el déficit como *“el resto del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas”*, y a su vez recoge en el Anexo I únicamente como principales actuaciones de integración **las obras** por 187.164.700€.

**Por un lado, podría entenderse que forman parte del “déficit”, es decir, que todos los costes no previstos expresamente en el convenio han de ser sufragados 50% por el Ayuntamiento y 50% por la Comunidad de La Rioja.**

**Por otro lado, podría entenderse que, puesto que no están contemplados expresamente en el mismo, la consideración de la financiación de los mismos tendría lugar dentro de la relación LIF-socios, en función del reparto accionario.**

- Ámbito temporal: para la determinación del déficit, entendido como *“el resto del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas”*, es necesario previamente determinar el importe de las plusvalías urbanísticas. De este modo, el reparto o financiación de los socios únicamente se va a poder determinar ex post, una vez ejecutadas las actuaciones de integración, así como las que derivan del plan de comercialización. En efecto, **hasta que no se proceda a la venta de la última de las parcelas por parte de LIF 2002 no se va a poder determinar con exactitud cuál es el déficit.**

- Ámbito cuantitativo: al condicionar el déficit a los importes obtenidos por las plusvalías urbanísticas, es necesario determinar el precio de compra de los terrenos y el precio de venta de los mismos.

En cuanto al precio de venta, una vez determinado el mismo se podrá calcular la plusvalía urbanística. **Mención especial merece la posible discordancia entre el valor de tasación de SEGIPSA (valor de adquisición) y el valor de venta de los terrenos.** Como se pone de manifiesto en el apartado quinto de resultados de trabajo, entendemos que esa plusvalía o minusvalía es asumida directamente por LIF 2002, de modo que se trasladará a los socios según su porcentaje accionarial.

En cuanto al valor de adquisición, entendemos que se tomará el valor determinado por SEGIPSA (sin perjuicio de las variaciones que pueda existir desde la fecha de tasación hasta la fecha de transmisión), de acuerdo al Convenio para la transmisión de suelos de 23 de diciembre de 2004, **si bien nuevamente estamos partiendo de un convenio caducado por la misma razón que lo ya señalado respecto al convenio de 25 de julio de 2002, por lo que este aspecto habrá de concretarse por los socios.**

Por otro lado, entendemos que procede transcribir parcialmente el punto tercero del acta del Consejo de Administración de 29 de marzo de 2019:

*“A petición del Ayuntamiento de Logroño y del Gobierno de La Rioja, y recogiendo literalmente su propuesta, se incluyen como temas a tratar los siguientes:*

*(...) 3.4. Tratamiento del previsible déficit de la Sociedad al término de la primera fase al no responder al déficit previsto en el convenio firmado el 25 de julio de 2002 (...)*

*En el caso particular de LIF 2002 el global de la actuación cuyo desarrollo, estaba previsto en tres fases, la financiación prevista contaba con la aportación del Ministerio de Fomento de 30 millones, las plusvalías de los terrenos estimadas en 95 millones y el resto por las Administraciones territoriales al 50% (cláusulas 6ª y 7ª del convenio del 2002)*

*No obstante, si se analiza la cláusula 12 del citado convenio del 2002, se ve cual es el orden de actuación y la referencia clara y evidente de que las fases 2 y 3 no se impulsarán hasta que las Administraciones Territoriales no formalizaran el compromiso a que hace referencia la cláusula 7ª.*

*De la lectura sosegada del convenio del 2002 y previamente también del de 1999 se desprende que el déficit a que hace referencia el convenio se debe a las fases 2ª y 3ª.*

*En otro caso, si desde el principio se hubiera contemplado como una actuación global y única las referencias del convenio a las disponibilidades presupuestarias de las Administraciones Territoriales se hubieran recogido tal y como se ha hecho con la referencia al Ministerio de Fomento.*

*Por tanto, el previsible déficit actual, al término de la jª fase no es el recogido en el convenio sino el que se ha ocasionado por otros motivos: falta de aportación del Ministerio de Fomento, compromisos de gasto por encima de las previsiones, quizá motivados por una expectativa de venta de terrenos, dilatación de la finalización de las obras y demora en la venta de terrenos como consecuencia de la crisis del mercado inmobiliario.*

*(...)*

*Como se ha tratado de demostrar anteriormente el previsible déficit al término de la 1ª fase no es el recogido en el convenio del 2002. Por tanto, es necesario abordarlo.*

*La posición de las Administraciones Territoriales: “que cada titular del activo responda del coste del mismo y que aquellos costes que no son activables se repartan en función de los activos o como alternativa en función del capital social”.*

*Estando abierto a otras consideraciones lo que nunca estaremos dispuestos es a que una estimación del déficit en época determinada y correspondiente a la totalidad del proyecto se aplique a la primera fase y que sean las Administraciones Territoriales las que financien la Obra Ferroviaria no cubierta por la venta de terrenos. Es decir, que aporten una financiación superior a su participación en el capital social”.*

#### NEGOCIACIÓN DE NUEVO CONVENIO

Según la ficha de seguimiento elaborada por ADIF de LIF 2002 a 31 de diciembre de 2021, p.164:

*“El Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma, en las negociaciones mantenidas para la refinanciación del crédito acordaron con el MITMA la posibilidad de redactar un nuevo Convenio.*

*El Consejo de Administración de 29 de marzo de 2019 aprobó la creación de un grupo de trabajo para analizar el Convenio de 2002 y ajustar la inversión y financiación de las actuaciones de las fases 1, 2 y 3 a la situación actual.*

*El 3 de junio de 2020, desde la Sociedad se remitió a Adif, Adif AV y Renfe Operadora un borrador del nuevo Convenio elaborado por la CCAA y el Ayuntamiento, en el que se plantea mantener los acuerdos iniciales en cuanto a:*

- La aportación pendiente de Adif para la llegada de la Alta Velocidad*
- La transmisión de los suelos ferroviarios por parte de Adif a la Sociedad*
- El impulso y tramitación de las figuras de planeamiento urbanístico necesarias para completar la ejecución de la Fase 1 así como de las fases 2 y 3.*
- Las aportaciones pendientes por todos los socios en función de su porcentaje accionarial para las fases 2 y 3.*

*Además, plantea las siguientes modificaciones al Convenio inicial*

- Se suprime la cláusula del Convenio inicial por la cual el ayuntamiento y la comunidad autónoma asumían al 50% el déficit de la operación, indicando que las E.P.E. del Grupo MITMA se haga cargo del 50% del Balloon final del crédito sindicado, que asciende a 60 M€.*
- Incorpora actuaciones no contempladas como el soterramiento de la STR de Cascajos inicialmente competencia exclusiva del Ayuntamiento y con la que en su momento pretendió obtener beneficios patrimoniales.*
- Ampliación de las coberturas entre Lobete y Tirso de Molina, y de la zona de los Lirios.*
- Modificación de la financiación de las fases 2 y 3, asumiendo Adif/Adif AV la ejecución de la obra ferroviaria valorada en 45M€, y el Ayuntamiento y la comunidad autónoma la obra urbanística, valorada en 33M€. (Ambas estimaciones de costes han sido realizadas por la sociedad).*

*Esta propuesta ha sido trasladada a los socios el **24 de septiembre de 2021**. También será necesario tener en cuenta la propuesta del Gobierno de La Rioja acerca del nuevo trazado por Pancorbo que acometería a la estación en la parte intermedia de la fase 3.*

*Por parte de Adif y Adif Alta Velocidad se está analizando esta propuesta”.*

**FIRMADO**

**El grupo de trabajo se reunió por última vez el 25 de febrero de 2020 (Acta nº2). A fecha de redacción del informe no hay novedades sobre un avance en las negociaciones llevadas a cabo por el grupo de trabajo.**

## 2. DISEÑO Y EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES. ACTUACIONES DE INTEGRACIÓN FERROVIARIA

### ADENDAS DE INTEGRACIÓN FERROVIARIA

LIF 2002 suscribió con sus socios el 10 de febrero de 2004 un **Contrato Marco** regulador de la relación de la Sociedad con sus socios, para la encomienda a los mismos de las actuaciones contempladas en el Convenio inicial. En dicho convenio se establece que, mediante la suscripción de **adendas** al mismo, se determinarán las condiciones para la realización de cada una de las actuaciones encomendadas por el Consejo de Administración a los socios.

Mediante Adenda de 13 de abril de 2004 LIF 2002 encomienda al Gestor de Infraestructuras ferroviarias (correspondiendo a ADIF según RD 2395/2004, de 30 de diciembre) la redacción del proyecto del soterramiento, que comprende 4 fases:

- Fase previa: definición geométrica del trazado definitivo del soterramiento, en función de la afección que producirá al nivel freático y en concordancia con el Plan Especial a desarrollar por la Sociedad. Comprenderá la realización de la cartografía y topografía de la zona, así como la realización de un estudio geotécnico e hidrológico.

Así mismo, esta fase del proyecto comprenderá la definición y ejecución de una serie de obras en la zona de la estación que tendrán por objeto facilitar el desarrollo posterior de la fase primera; obras entre las que se incluyen el desvío provisional en la zona de la actual estación, la estación provisional, el desvío de los servicios afectados en la zona, la construcción de la nueva subestación eléctrica de tracción y el desmantelamiento de la actual y su línea de alimentación, y el levantamiento de todas las instalaciones y servicios ferroviarios existentes en la zona de la estación, que no sean estrictamente necesarios para atender el servicios de tráfico de viajeros en la misma.

- Fase primera: soterramiento del trazado ferroviario entre el inicio de la rampa de descenso hacia la estación subterránea, situado entre la Calle República Argentina y la Calle Vara de Rey, ejecución de la estación subterránea, de sus instalaciones complementarias y del tramo en superficie desde el final del soterramiento hasta el río Iregua.

Esta fase del proyecto comprenderá la definición del soterramiento completo de la zona afectada y su prolongación en superficie hasta las proximidades del río Iregua, la planificación de la nueva estación subterránea, con todas sus instalaciones, y las obras necesarias para la puesta en servicio de la nueva estación.

- Fase segunda: ejecución de un tramo en superficie, en el extremo Oeste del conjunto de la actuación, siguiendo la línea actual y depresión de la vía hasta el cruce bajo la prolongación de la Calle Gonzalo de Berceo y posterior subida hasta la cota de la vía actual, en el cruce con la calle Marqués de Murrieta. La Fase segunda no incluirá la cubrición de la vía en la zona deprimida anteriormente descrita.

- Fase tercera: ejecución del soterramiento de la línea férrea en el tramo comprendido entre la calle Marqués de Murrieta y la zona de la estación, tramo que queda comprendido entre las zonas comprendidas en las fases 1 y 2 anteriormente descritas.

Dicha Adenda recoge en su Anexo I las prescripciones técnicas que han de seguir las actuaciones de las fases previa, uno, dos y tres.

La Adenda es modificada por el Protocolo Adicional de fecha 18 de junio de 2007, ampliando el contenido de la encomienda a la realización de los estudios específicos necesarios para optimizar la rasante aprobada en el Estudio Informativo de la actuación y a la redacción del proyecto de la nueva estación ferroviaria. Así mismo, regula el pago de servicios prestados por ADIF en concepto de dirección del Proyecto.

Los proyectos de las correspondientes fases son licitados por GIF y adjudicados en fecha 11 de noviembre de 2004 a la UTE compuesta por SENER Ingeniería y Sistemas, SA e INECO, SA.

Se han redactado los proyectos siguientes:

- Proyecto de Construcción de Fase Previa.
- Proyecto de Construcción de Instalaciones en Arrúbal.
- Proyecto de Construcción de Estación Provisional.
- Proyecto de Construcción de Fase 1.



- Proyecto de Construcción de Subestación de Tracción.
- Proyecto de Construcción de Fase 2.
- Proyecto Básico de Fase 3.

Aprobados los proyectos correspondientes, se han suscrito Adendas para la ejecución de los mismos, que recogen las actuaciones, financiación y, en algunas de ellas, plazos de ejecución:

20/03/07 Adenda para la financiación y encomienda a ADIF de la ejecución y dirección de las obras correspondientes al proyecto de construcción de la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, estación provisional (**Fase Previa**), previstas en el Convenio de Colaboración de 25 de julio de 2002:

En virtud de dicha Adenda LIF 2002 encomienda a ADIF la ejecución y dirección de las obras correspondientes al proyecto de construcción de la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, estación provisional (Fase Previa), así como de las asistencias técnicas precisas, bien utilizando sus propios medios bien mediante la contratación de terceros. LIF 2002 fija un importe máximo a abonar de 18 millones, IVA incluido, en pagos parciales una vez ADIF presente las certificaciones correspondientes. No se fija el plazo de ejecución, remitiéndose al plazo que se establezca en el contrato entre ADIF y la empresa adjudicataria conforme al PCAP que rija dicho contrato.

En su cláusula tercera recoge lo siguiente: “(...) *Los importes abonados por LIF 2002 deberán ser aplicados a la cancelación total o parcial de la cuenta deudora que ADIF tenga con la sociedad correspondiente a la transmisión de suelos de este*”.

16/07/08 Adenda para la financiación y encomienda a ADIF de la redacción, ejecución y dirección de las obras, así como las asistencias técnicas, correspondientes al proyecto de construcción de la

integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño: **Instalaciones Auxiliares en Arrúbal** (La Rioja), previstas en el Convenio de Colaboración de 25 de julio de 2002:

El Proyecto de Construcción de Instalaciones en Arrúbal contempla un plazo de ejecución de obras de 5 meses y un Presupuesto Base de Licitación de 1.109.195,21€.

El clausulado es similar a la Adenda 20/03/07. LIF 2002 fija un importe máximo a abonar de 1.229.695,91€, IVA incluido.

02/02/09 Adenda para la financiación y encomienda a ADIF de la ejecución y dirección de las obras correspondientes, así como las asistencias técnicas, al “Proyecto de Construcción de la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño. Edificio **Estación Provisional**”, previstas en el Convenio suscrito, el 25 de julio de 2002:

El Proyecto de Construcción de Estación Provisional contempla un plazo de ejecución de obras de 10 meses y un Presupuesto Base de Licitación de 2.426.199,68€.

El clausulado es similar a la Adenda 20/03/07. LIF 2002 fija un importe máximo a abonar de 2.644.557,65€, IVA incluido. Se crea una Comisión de seguimiento formada por el Director de Línea de AV Madrid-Valladolid-Norte, el Director General de LIF 2002 y un miembro de cada uno de los socios que componen LIF 2002.

05/06/09 Adenda para la financiación y encomienda a ADIF de la ejecución y dirección de las obras, así como las asistencias técnicas, correspondientes al “Proyecto de Construcción de la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño. **Fase 1**”, previstas en el Convenio suscrito, el 25 de julio de 2002:

El Proyecto de Construcción de Fase 1 contempla un plazo de ejecución de obras de 38 meses y un Presupuesto Base de Licitación de 154.445.256,92€

LIF fija un importe máximo a abonar de 168.345.330,04€, IVA incluido. Se crea una Comisión de seguimiento. En su cláusula tercera recoge lo siguiente: “(...) *Los importes abonados por LIF 2002,*

en virtud de la presente Adenda correspondientes a las obras estrictamente ferroviarias, deberán ser aplicados a la cancelación total o parcial de la cuenta deudora que ADIF tenga con la sociedad correspondiente a la transmisión de suelos de este”.

8/04/10 Adenda para la financiación y redacción y dirección del “Proyecto de Construcción de **Subestación** en Logroño”, así como para la realización y financiación de la obra, la dirección de obra, la asistencia técnica a la dirección, la coordinación de seguridad y salud laboral y la asistencia para el control medioambiental de dicha obra:

Clausulado similar a la Adenda 20/03/07. Se fija un importe máximo a abonar de 9.000.000€ IVA incluido.

**Las Adendas realizadas al Contrato Marco de 10 de febrero de 2004 incluyen conceptos como dirección de obras y asistencias técnicas, no contempladas en el Convenio de 25 de julio de 2002.**

Así mismo, se han suscrito las siguientes Adendas:

02/02/09 Adenda para la financiación y encomienda al ADIF de la redacción del estudio de viabilidad técnico-económica de la prolongación del **soterramiento a la zona de Los Lirios**:

Esta actuación **no está recogida en el Convenio inicial**. La Adenda recoge la encomienda de LIF 2002 a ADIF de la redacción del estudio de viabilidad técnico-económico de la prolongación del soterramiento a la zona de los Lirios, incluyendo el estudio hidrogeológico. Se fija un importe máximo a abonar de 300.000€ IVA incluido. A diferencia de las Adendas anteriores, establece en su cláusula tercera que *“el coste de este estudio se realizará por cuenta y por cargo de la Sociedad, sin que con posterioridad pueda aplicarse como contraprestación de la enajenación de los terrenos de ADIF a la misma”*.

20/02/13 Adenda para la Redacción y Dirección del Proyecto de la **Prolongación del cajón ferroviario** y la Ejecución y Dirección de la Obra incluyendo las Asistencias Técnicas:

Tiene por objeto establecer las condiciones para la redacción y dirección del Proyecto de la prolongación del cajón ferroviario y la ejecución y dirección de la obra. Se fija un importe máximo a abonar para la redacción y dirección de proyecto de 74.400€ IVA excluido, y de 3.087.000€ IVA excluido para su ejecución.

Esta adenda trae causa en la situación económica de ese momento y ante la posibilidad de que se prolongue en el tiempo la ejecución de la Fase 3, instando el Ayuntamiento de Logroño y el Gobierno de la Rioja a adelantar esa parte de la actuación. Recoge una condición suspensiva de la ejecución de obras condicionada a la disposición por LIF 2002 de fondos suficientes para su financiación.

En el documento “caso base LIF ADIF” de 2021 se prevé su realización íntegra en 2025.

21/12/12 Acta de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de fase I de Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño:

Tiene por objeto clasificar y cuantificar la totalidad de las obras de la Fase 1 en dos categorías: obras ferroviarias (51,65%) y obras de urbanización (48,35%). A su vez, estas últimas se dividen en obras de urbanización en superficie (7,84%) y obras de integración urbana (muros y losas), 40,51%.

Establece el siguiente esquema de recepción de obras: Adif recepcionará la obra ferroviaria y LIF 2002 las obras de urbanización **“incluyendo las obras de integración urbana (muros y losas), que incorporará a su patrimonio”**.

Los porcentajes que resulten de la cuantificación se indicarán en las certificaciones mensuales de obra. Una vez finalizadas las obras, y realizada la medición final, si se produce variación respecto a lo previsto en esta Acta se elaborará una nueva Acta con los importes y porcentajes que resulten.

16/09/21 Acta nº2 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de Fase 1 de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño

Trae causa en la variación producida con respecto al Acta nº1, una vez aprobada el 25 de julio de 2019 la certificación final de obra de la Fase 1 de integración del ferrocarril.

Clasifica y cuantifica la totalidad de las obras de la Fase 1 en dos categorías: obras ferroviarias (53,45%) y obras de urbanización (46,55%). A su vez, las primeras se subclasifican en obras ferroviarias de red convencional (49,33%) y obras ferroviarias de alta velocidad (4,12%). Las últimas se dividen en obras de urbanización (15,25%) y obras de integración urbana (muros y losas), 31,30%.

Recoge las diferencias, cuantificadas, entre la situación inicial (acta 2012) y final (acta 2021).

### INFORMACIÓN SOBRE COSTES INCURRIDOS Y PENDIENTES

Se ha solicitado a LIF 2002 el listado de costes incurridos y pendientes, así como los datos relativos a los contratos ejecutados en desarrollo del Convenio de 25 de julio de 2002. Se ha procedido a identificar del total de costes incurridos y pendientes los correspondientes a actuaciones ferroviarias. Igualmente, se ha procedido a identificar del total de contratos, aquellos relativos a actuaciones ferroviarias.

Contrastando los costes con los contratos, se concluye que el listado de contratos de actuaciones ferroviarias cuadra con el listado de actuaciones ferroviarias del caso base total, con excepción del contrato de redacción del estudio de viabilidad técnico-económica de la prolongación del soterramiento a la zona de Los Lirios. No obstante, LIF 2002 ha aportado posteriormente documentación relativa a dicha contratación, que ha sido realizada por ADIF.

En cuanto a la actualización de costes pendientes de incurrir, se ha ido realizando a lo largo de la vigencia del convenio. Los previstos en el Estudio Inicial se han actualizado a la vista de los previstos en los Proyectos, así como estos últimos a la vista de la ejecución real de las obras.

En cuanto a los costes pendientes de incurrir previstos actualmente relativos a las fases 2 y 3, son los correspondientes a los costes previstos en el proyecto constructivo de fase 2 y básico de fase 3.

Por otro lado, en cuanto al análisis de si las actuaciones ejecutadas satisfacen los objetivos establecidos (permeabilidad, integración...), **no se han fijado formalmente objetivos a alcanzar con las actuaciones e indicadores de medición.**

ACTUACIONES NO DEFINIDAS COMPLETAMENTE EN EL CONVENIO INICIAL

Las actuaciones previstas en el Convenio no se encuentran completamente definidas en el mismo. El Convenio se basa en el Estudio Informativo del Proyecto de Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Logroño. Aprobación definitiva (19/08/2004)

Convenio 25 julio 2002: costes				
Integración ferroviaria	Integración Urbana	Total		
178.710.576,00	8.454.124,00	187.164.700,00		
ESTUDIO INFORMATIVO costes				
Actuación	Presupuesto de ejecución por contrata	De los cuales Urbanización	De los cuales Integración urbana	Integración ferroviaria (por diferencia)
Fase 1: soterramiento de la zona de la estación. Comprende todas las obras previstas entre la c\Vara de Rey y el final del Estudio	113.159.442,06	8.454.124,51	0,00	104.705.317,55
Fase 2: desde el origen del proyecto (en el lado Miranda) hasta la c\Marqués de Murrieta	33.881.367,18	0,00	0,00	33.881.367,18
Fase 3: desde la c\Marqués de Murrieta hasta la c\Vara de Rey	40.123.891,03	0,00	1.053.639,12	39.070.251,91
TOTAL	187.164.700,27	8.454.124,51	1.053.639,12	177.656.936,64
			si incluimos integración urbana en integración ferroviaria:	178.710.575,76

En cuanto a las actuaciones ferroviarias, no aparece su cuantificación desglosada en el Convenio inicial, si bien sí se recoge en el Estudio Informativo.

Convenio 25 julio 2002: costes INTEGRACIÓN FERROVIARIA	
Actuación	Coste ejecución
Soterramiento de la estación e integración urbana de esta zona	178.710.576,00
Cubrimiento entre las calles Marqués de Murrieta y Vara de Rey	
Depresión del trazado y conexión entre las calles Fueamayor y Gonzalo de Berceo	
Edificio de la nueva estación	
*El Convenio inicial no prevé desglose de costes por actuaciones	
ESTUDIO INFORMATIVO costes INTEGRACIÓN FERROVIARIA	
Actuación	Coste ejecución
Fase 1: soterramiento de la zona de la estación. Comprende todas las obras previstas entre la c\Vara de Rey y el final del Estudio	104.705.317,55
Fase 2: desde el origen del proyecto (en el lado Miranda) hasta la c\Marqués de Murrieta	33.881.367,18
Fase 3: desde la c\Marqués de Murrieta hasta la c\Vara de Rey	39.070.251,91
TOTAL	177.656.936,64
<i>si incluimos integración urbana en integración ferroviaria:</i>	178.710.575,76

Ha de destacarse que hay **aspectos recogidos en el Estudio Informativo que no se recogen en el Convenio y sin embargo son consecuencia necesaria para la realización de las actuaciones previstas en el mismo**. En efecto, el presupuesto recogido en el Convenio de 25 de julio de 2002 no es el “Presupuesto para conocimiento de la Administración” previsto en el Estudio Informativo, sino el “Presupuesto de ejecución por contrata”. De este modo, no tiene en cuenta, entre otros aspectos, los siguientes costes:

- gastos de redacción de los proyectos
- gastos de dirección de obras
- asistencias técnicas
- indemnizaciones por expropiaciones por suelo urbano y no urbano

Los dos primeros se estiman en el Estudio Informativo en un 7% del presupuesto de ejecución por contrata, y las indemnizaciones se estiman en 526.735,27€ y 31.184,67€ para suelos urbanos y no urbanos, respectivamente.

Las **Adendas** efectuadas al **Contrato Marco** de 10 de febrero de 2004, regulador de la relación de la Sociedad con sus socios, para la encomienda a los mismos de las actuaciones contempladas en el Convenio inicial; **recogen determinadas actuaciones que, siendo necesarias para la ejecución del convenio, no estaban previstas en el mismo**, como la redacción de proyectos o la dirección de obras.

Con respecto a los gastos de redacción de proyectos, si bien aparecen excluidas en la cuantificación de costes del convenio de 25 de julio de 2002, el expositivo tercero del mismo recuerda los compromisos de colaboración alcanzados en el convenio de 27 de abril de 1999 para la redacción de los estudios y proyectos necesarios para la integración de ferrocarril. Dicho Acuerdo, en su apartado tercero, recogía que el Ministerio de Fomento debía redactar y financiar los estudios y proyectos.

Sin embargo, la Adenda de 13 de abril de 2004, por la que la Sociedad encomienda al Gestor de Infraestructuras ferroviarias (ADIF) la redacción del proyecto del soterramiento, dictada en desarrollo del Contrato Marco regulador de las relaciones de la Sociedad con sus socios (cuyo objeto es exclusivamente actuaciones contempladas en el Convenio de 25 de julio de 2002), prevé que LIF 2002 pague a Adif las cantidades por las actuaciones encomendadas.

En este sentido, el Protocolo Adicional a la Adenda (firmado el 18 de junio de 2007) señala que los importes abonados por LIF 2002 se aplicarán a la cuenta deudora que ADIF tenga con LIF 2002 correspondiente a la transmisión de suelos de éste.

**Entendemos que el pago de LIF 2002 a ADIF de las cantidades correspondientes por la redacción de proyectos previsto en el Protocolo no afecta al esquema de financiación previsto en el convenio de 25 de julio de 2002. Por otro lado, no parece razonable que correspondiendo al Ministerio de Fomento no sólo la redacción de proyectos sino también su financiación (apartado 3º Convenio de 27 de abril de 1999, al que se remite el convenio de 25 de julio de 2002 en su expositivo 3º), dichos gastos sean abonados por LIF 2002, máxime cuando los costes financieros de LIF 2002 son muy superiores al tipo medio de interés recogido en las cuentas anuales de ADIF, como se señala en el apartado octavo de los resultados de trabajo.**



En este sentido, parecería más razonable seguir el esquema utilizado para las actuaciones de Alta Velocidad, las cuales han sido ejecutadas y financiadas por el grupo Fomento, sin que LIF 2002 financie las mismas.

En cuanto a la dirección de obras, las distintas Adendas sí prevén y cuantifican dichos costes. El importe correspondiente a la dirección de obras en todas las Adendas de integración ferroviaria es pagado por LIF 2002, si bien no es clarificador el tratamiento de dicho pago a efectos de imputarlo como pago anticipado de la futura transmisión de terrenos por parte de ADIF a LIF 2002:

ADENDA	Fecha Adenda	Ejecución según Adenda	Dirección de proyecto
Redacción del proyecto de soterramiento 4 fases	13/04/2004	ADIF	no se prevé la dirección de obra
<i>Protocolo Adicional Redacción del proyecto de soterramiento 4 fases: dirección de proyecto y adaptación a PERI</i>	18/06/2007	ADIF	paga LIF, y dicho importe NO se aplicará a la cancelación de la cuenta deudora por transmisión futura de terrenos de Adif (a diferencia del resto de actuaciones recogidas)
Ejecución y dirección Fase Previa	20/03/2007	ADIF	paga LIF, y dicho importe SI se aplicará a la cancelación de la cuenta deudora por transmisión futura de terrenos de Adif
Redacción, ejecución y dirección de obras Instalaciones Auxiliares Arrubal	16/07/2008	ADIF	no se prevé la dirección de obra
Ejecución y dirección de obras Edificio Estación Provisional	02/02/2009	ADIF	no se pronuncia sobre si los importes se aplican a la cancelación de la cuenta deudora por transmisión futura de terrenos de Adif
Ejecución y dirección de obras Fase 1	05/06/2009	ADIF	prevé que "los importes pagados por LIF a ADIF correspondientes a las obras <i>estrictamente ferroviarias</i> deben ser aplicados a la cancelación total o parcial de la cuenta deudora que ADIF tenga con LIF correspondiente a la transmisión de suelos"
Redacción y dirección de proyecto, asistencias técnicas (...) y ejecución de obra de Construcción de Subestación	08/04/2010	ADIF	prevé que "los importes pagados por LIF a ADIF correspondientes a las obras <i>estrictamente ferroviarias</i> deben ser aplicados a la cancelación total o parcial de la cuenta deudora que ADIF tenga con LIF correspondiente a la transmisión de suelos"
Redacción del estudio de viabilidad prolongación soterramiento Los Lirios	02/02/2009	ADIF	n/a
Redacción, ejecución, asistencias técnicas y dirección de prolongación del cajón ferroviario	20/02/2013	ADIF	no se pronuncia sobre si los importes se aplican a la cancelación de la cuenta deudora por transmisión futura de terrenos de Adif

En cuanto a las modificaciones previstas en las Adendas con respecto a las previstas en el Estudio Inicial, hemos de señalar el estudio de viabilidad técnico-económica de la prolongación del

soterramiento a la zona de Los Lirios: la Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de Integración del Ferrocarril recoge, entre sus recomendaciones, la de establecer *“las medidas correctoras de ruido a introducir entre los pp.kk. 0+150-1+780 y 4+760-5+030, y de vibraciones entre los pp.kk. 0+500-5+030. Con objeto de alcanzar los objetivos de la declaración podrán incluirse entre esas medidas la cubrición total de las vías entre los pp.kk. 0+750 y 1+780 (actuación prevista en el estudio informativo para una fase posterior) o su cubrición parcial o la prolongación de los muros o pantallas por encima del nivel de sus calles con materiales y formas adecuados para disminuir la afección a las edificaciones situadas entre los pp.kk. 1+300 y 1+760”*.

Es por ello que tiene lugar la redacción del proyecto de estudio de viabilidad técnico-económica de la prolongación del soterramiento de Los Lirios, en el marco de la Adenda de fecha 2 de febrero de 2009, si bien su ejecución no ha tenido lugar.

#### DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

El Convenio de 25 de julio de 2002 recoge en el apartado décimo los cometidos de LIF 2002, que en principio son funciones de coordinación, pudiendo realizar la ejecución de determinadas obras cuando sea conveniente para la coordinación siempre y cuando así se acuerde con los socios. Se transpone parcialmente dicho artículo:

*“La Sociedad coordinará la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte a que hace mención este Convenio, sin perjuicio de las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo corresponden al Ayuntamiento de Logroño y a la Comunidad Autónoma de La Rioja, y en materia ferroviaria, al Ministerio.*

*Los estudios, proyectos y obras serán ejecutados por el organismo competente en la materia, siendo posible, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las Instituciones firmantes de este Convenio deleguen en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas obras, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas.”*

Dicha distribución de competencias se ha cumplido en la realización de actuaciones ferroviarias. En efecto, las Adendas que desarrollan el Contrato Marco regulador de las relaciones de LIF 2002 con los socios recogen que la ejecución y licitación de las actuaciones competen a ADIF (GIF en su caso).

La posibilidad recogida en el convenio de encomendar la ejecución de obras a LIF 2002 no se ha llevado a cabo, siendo ADIF competente para la ejecución de la totalidad de actuaciones ferroviarias.

Por ello, no se ha solicitado una muestra de expedientes de contratación. La contratación de actuaciones ferroviarias ha sido realizada por ADIF, cuya gestión económico-financiera es objeto de control interno por la Intervención delegada correspondiente.

En consecuencia, **la función final de LIF 2002 es instrumental**, relativa a la financiación y coordinación entre socios.

En cuanto al esquema de facturación seguido en las actuaciones de integración ferroviaria, señalamos lo siguiente:

#### 1) Opciones de facturación en el Convenio Inicial y el Contrato Marco socios-sociedad

El Convenio de 25 de julio de 2002 no se pronuncia sobre el esquema de facturación. Es el Contrato Marco Regulador de las relaciones de la Sociedad con los Socios el que recoge estos aspectos:

- El precio a abonar por LIF al socio por la ejecución de actuaciones será el mismo coste que suponga para el socio, sin adicionar cantidad alguna, más IVA.
- Para las actuaciones que el socio realice a través de terceros, se recoge la posibilidad de que LIF efectúe directamente el pago a los terceros adjudicatarios del contrato licitado por el socio.

#### 2) Opciones facturación en las distintas adendas

Las Adendas que desarrollan las actuaciones recogen un sistema de facturación que, si bien se ajusta a las opciones recogidas en el contrato marco, varía:

ADENDA	Esquema facturación Adenda
Redacción del proyecto de soterramiento 4 fases	Contratista factura a ADIF, y este a LIF.
<i>Protocolo Adicional Redacción del proyecto de soterramiento 4 fases: dirección de proyecto y adaptación a PERI</i>	redacción: contratista factura a ADIF, y este a LIF. Dirección de proyecto: pago directo LIF a ADIF
Ejecución y dirección Fase Previa	Permite optar: A) contratista factura a ADIF, y este a LIF. B) contratista factura directamente a LIF
Redacción, ejecución y dirección de obras Instalaciones Auxiliares Arrubal	Permite optar: A) contratista factura a ADIF, y este a LIF. B) contratista factura directamente a LIF
Ejecución y dirección de obras Edificio Estación Provisional	contratista factura directamente a LIF: para ejecución de obra, asistencias a la dirección, coordinación de seguridad y salud y control medioambiental
Ejecución y dirección de obras Fase 1	contratista factura directamente a LIF: para ejecución de obra, asistencias a la dirección, coordinación de seguridad y salud y control medioambiental
Redacción y dirección de proyecto, asistencias técnicas (...) y ejecución de obra de Construcción de Subestación	contratista factura directamente a LIF: para ejecución de obra, asistencias a la dirección, coordinación de seguridad y salud y control medioambiental  Opción de factura directa o a través de ADIF en caso de dirección de obra
Redacción del estudio de viabilidad prolongación soterramiento Los Lirios	contratista factura a ADIF, y este a LIF.
Redacción, ejecución, asistencias técnicas y dirección de prolongación del cajón ferroviario	contratista factura a ADIF, y este a LIF.

Como se puede apreciar, inicialmente se contempla que el contratista facture a Adif, y este a LIF 2002 (o bien se recoge la opción de facturar directamente a LIF 2002).

Con posterioridad se recoge que la facturación ha de realizarse directamente por el contratista a LIF 2002.

Finalmente, se recoge que la facturación ha de realizarse por el contratista a Adif, y este a LIF 2002 (esquema inicial).

### 3) Motivos del cambio de sistema de facturación

El informe de situación de 2021 de LIF 2002 explica ese cambio de facturación (p. 38 y ss.):

*“Las obras de carácter ferroviario, (Fase Previa, Instalaciones Auxiliares Arrúbal, Estación Provisional y Fase 1), fueron contratadas por ADIF.*

*El esquema de facturación para la Fase Previa e Instalaciones Auxiliares Arrúbal fue el siguiente:*

- Los contratistas emitían las facturas a ADIF, entidad contratante.*
- LIF 2002, una vez que recibe el VºBº de ADIF y realiza sus oportunos controles, efectúa el pago a los contratistas (proveedores de ADIF), en nombre de ADIF.*
- Una vez ADIF recibe el justificante bancario del pago realizado por LIF 2002, ADIF emite la correspondiente factura en concepto de “Pago anticipado por la futura transmisión de suelos incluidos en el Peri-3 Ferrocarril del T.M. de Logroño.*

*En enero de 2010 ADIF comunicó que para la Fase 1 las facturas de los contratistas irían a nombre de LIF 2002 con independencia de que los contratos hubieran sido suscritos por ADIF.*

*Este cambio, según los asesores de LIF 2002, y en base a la Adenda de 05/06/09, generó dudas desde un punto de vista jurídico y fiscal. En este sentido se manifestaron los auditores de la Sociedad, (KPMG).*

*Tras analizar la situación y teniendo en cuenta los elevados gastos financieros que se estaban produciendo -derivados de la no devolución del IVA por parte de la Agencia Tributaria- finalmente se estableció un protocolo en relación a los criterios de facturación que ratificaba el criterio mantenido por los asesores y auditores de la sociedad y la Agencia Tributaria. En el punto número 6 del orden del día del Consejo de Administración de la sociedad celebrado el 18 de Octubre de 2012 se acordó lo siguiente:*

*C) Solicitar a los diversos contratistas la rectificación de las facturas emitidas a cargo de LIF y su emisión a cargo de ADIF, desglosando en facturas y certificaciones separadas las dos categorías siguientes:*

- Obras ferroviarias*
- Obras de urbanización*

*D) Emisión por parte de ADIF de facturas a LIF en concepto de anticipo a cuenta por la transmisión de terrenos por el importe de la obra ferroviaria y en concepto de repercusión de costes de urbanización por el importe correspondiente a las obras de dicha naturaleza, de acuerdo con la clasificación previamente acordada. LIF asume que, como consecuencia de la emisión de estas facturas, podría incrementarse el tipo de IVA aplicable al 21%, acordando las partes la forma en que se abonará esta diferencia en cuota.*

*La situación fue regularizada a lo largo del ejercicio 2013 en cuanto a la emisión de las oportunas facturas rectificativas y la emisión de facturas por parte de los contratistas a ADIF, y de ADIF a LIF”.*

En consecuencia, la estructura de facturación de la obra pasa a ser la siguiente: una vez cumplido con el hito de la obra, se emite por el contratista el correspondiente certificado de obra y la correspondiente factura a ADIF (el director de la obra, sobre la base de la relación valorada de las obras ejecutadas realizada por ADIF, da audiencia al contratista para que pueda alegar y emite la certificación de obra que debe aprobar ADIF).

ADIF remite la certificación de obra a LIF 2002, solicitando a éste el pago al contratista. LIF 2002, tras haber comprobado el correcto cumplimiento del hito de la obra, hace frente al pago de la certificación de obra, transfiriendo el importe de la misma al contratista.

LIF 2002 remite justificante de pago de la certificación de obra a ADIF. Tras la recepción del justificante de pago, ADIF emite a LIF 2002 factura por el mismo importe que la factura emitida por el contratista a ADIF. El concepto de la factura es el pago a cuenta de la futura transmisión de los Terrenos de ADIF a LIF 2002.

Todo ello teniendo en cuenta que, según el acta nº1, ADIF recepcionará la obra ferroviaria, y LIF 2002 recepcionará las obras de urbanización incluyendo muros y losas.

Así mismo, cada certificación de obra contratada por ADIF, por encomienda de LIF se rige por las actas DE CONFORMIDAD DE CLASIFICACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE LA OBRA DE FASE I DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE LOGROÑO de fecha 21 de diciembre de 2012 y de 16 de septiembre de 2021, en las que se clasifica las obras en cuatro conceptos:

- Obras de Alta Velocidad (son pagadas directamente por ADIF al contratista)

- Obras Ferroviarias (son pagadas por LIF al contratista contra factura de ADIF a LIF en concepto de anticipo de suelo)
- Obras de Integración Muros y Losas (son pagadas por LIF al contratista contra factura de ADIF a LIF en concepto de Obras de Integración Muros y Losas)
- Obras de Urbanización (son pagadas por LIF al contratista contra factura de ADIF a LIF en concepto de Obras de Urbanización)

#### REGISTRO EN LAS CUENTAS ANUALES DE LAS ACTUACIONES FERROVIARIAS

Las obras correspondientes a la Alta Velocidad, pagadas por ADIF y cuya financiación es asumida por ADIF (sin repercutir a LIF 2002 el coste), no constan en el caso base de la sociedad ni tampoco en la contabilidad, al no intervenir LIF 2002 en las mismas pese a tratarse de actuaciones que tienen lugar en el marco del convenio de 25 de julio de 2002.

Las restantes actuaciones de integración ferroviaria se han registrado en el balance como "anticipos a proveedores ...", cuenta 407 - activo (existencias).

El importe total de actuaciones de integración ferroviaria del caso base total a 31 de diciembre de 2021 cuadra con el importe registrado en el balance de las cuentas anuales del mismo año. En el apartado séptimo de resultados de trabajo se detalla el registro contable de las operaciones.

Se transcribe a continuación el balance ajustado al caso base total de LIF 2002:

<b>Anticipo a proveedores</b>		<b>175.327.627,75</b>
407010100	Anticipo Proyecto Ferroviario	2.351.355,78
407010101	Anticipo Proyecto muros y losas	1.491.977,19
407010102	Anticipo Proyecto urbanización	726.924,32
407020017	Proyecto Los Lirios	247.933,88
407030000	Anticipos a ADIF (Fase Previa)	11.554.109,20
407040002	Anticipos a ADIF (Arrúbal)	981.616,79
407050003	Anticipos a ADIF (Est Prov)	2.211.215,57
407060500	Anticipos Fase 1 ferroviario	66.653.792,28
407060501	Anticipos Fase 1 muros y losas	42.293.020,28
407060502	Anticipos Fase 1 urbanizacion	20.606.095,67
407070011	Anticipo subestación de traccion	3.888.350,17
407080300	P.E, Mod PGML, Reparcelación	429.912,85
407090301	Derribos e indemnizaciones	2.131.345,37
407100304	Piqueras Piquete	399.301,63
407110305	Tres rotondas	77.719,15
407120306	Lobete	35.920,00
407130150	Anticipos OBRA V. REY LIF	1.761.737,75
407130151	Anticipos OBRA V. REY Ayunt	112.416,79
407140302	Parque resto actuacion	6.000,00
407150308	Pedregales	150.183,11
407160120	Anticipo OBRA E. de A. LIF	7.932.906,62
407160121	Anticipo OBRA E.A. de Ayunt	9.283.793,35
<b>1. ACTUACIONES FERROVIARIAS DE INTEGRACIÓN FASE 1 (ADIF). Caso base total LIF</b>		<b>153.006.391,13</b>
Actuaciones de urbanización		22.321.236,62
Actuaciones de urbanización imputables Ayto		9.396.210,14
<b>2. ACTUACIONES URBANISTICAS (LIF). Caso base total LIF (actuaciones de urbanización no imputables Ayto)</b>		<b>12.925.026,48</b>

No obstante lo anterior, el **acta nº2 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de Fase 1 identifica y clasifica las actuaciones de obra ferroviaria y de urbanización.**

El **cuadre del balance con el acta nº2** quedaría de la siguiente forma:



<b>Anticipo a proveedores</b>		<b>175.327.627,75</b>
407010100	Anticipo Proyecto Ferroviario	2.351.355,78
407010101	Anticipo Proyecto muros y losas	1.491.977,19
407010102	Anticipo Proyecto urbanización	726.924,32
407020017	Proyecto Los Lirios	247.933,88
407030000	Anticipos a ADIF (Fase Previa)	11.554.109,20
407040002	Anticipos a ADIF (Arrúbal)	981.616,79
407050003	Anticipos a ADIF (Est Prov)	2.211.215,57
407060500	Anticipos Fase 1 ferroviario	66.653.792,28
407060501	Anticipos Fase 1 muros y losas	42.293.020,28
407060502	Anticipos Fase 1 urbanizacion	20.606.095,67
407070011	Anticipo subestación de traccion	3.888.350,17
407080300	P.E, Mod PGML, Reparcelación	429.912,85
407090301	Derribos e indemnizaciones	2.131.345,37
407100304	Piqueras Piquete	399.301,63
407110305	Tres rotondas	77.719,15
407120306	Lobete	35.920,00
407130150	Anticipos OBRA V. REY LIF	1.761.737,75
407130151	Anticipos OBRA V. REY Ayunt	112.416,79
407140302	Parque resto actuacion	6.000,00
407150308	Pedregales	150.183,11
407160120	Anticipo OBRA E. de A. LIF	7.932.906,62
407160121	Anticipo OBRA E.A. de Ayunt	9.283.793,35
Actuaciones de integración ferroviaria		<b>87.888.373,67</b>
Actuaciones de urbanización		43.654.256,61
Actuaciones de urbanización imputables Ayto		9.396.210,14
Actuaciones de urbanización imput LIF		<b>34.258.046,47</b>
Muros y losas		43.784.997,47

## MUROS Y LOSAS

Por lo que respecta al tratamiento de **muros y losas**, las actas de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de fase 1 identifican el importe de muros y losas.

El acta nº1 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de fase I de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño distingue obras ferroviarias y obras de urbanización, dividiendo estas últimas en obras de urbanización en superficie y obras de integración urbana (muros y losas).

El acta nº2 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de fase I de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño distingue entre obras ferroviarias (distinguiendo obras de red convencional y obras ferroviarias de alta velocidad) de las obras de urbanización, dividiendo estas últimas en obras de urbanización en superficie y obras de integración urbana (muros y losas).

Se transpone el expositivo VIII del acta nº 2:

*“Que, tras analizar el reparto anterior, se han revisado los criterios adoptados en diciembre de 2012, y se han realizado las siguientes modificaciones:*

- 1. Las estructuras de muros y losas en la nave de andenes cubren la función de las marquesinas en andenes que se habrían ejecutado en caso de no realizar una solución soterrada. Por ello, se descuenta del capítulo de muros y losas el coste estimado de dichas marquesinas y se consideran obra ferroviaria, asimilando este criterio al equivalente adoptado en la estación de autobuses.*
- 2. Todas las instalaciones de redes de servicios urbanos afectados por la actuación se consideran dentro del capítulo de urbanización, con el objeto de que dichas redes urbanas se entreguen, junto con el resto de las obras de urbanización como viales y parques, al Ayuntamiento de Logroño, una vez liquidada la obra de Fase I.*
- 3. El reparto de la estructura de la cubierta del edificio de viajeros, cuya función es dar soporte al parque y ser la cubierta de dicho edificio, se reparte al 50% entre obra ferroviaria y urbanización, asimilando este criterio al equivalente adoptado en la estación de autobuses.*
- 4. Los sifones de permeabilidad freática se asignan en función de su ubicación, asignando los que se sitúan en el ámbito de la nave de Andenes a Obra ferroviaria, y los que se sitúan en el resto del túnel del lado Fuenmayor a Muros y Losas”.*

Actualmente el Ayuntamiento de Logroño y ADIF mantienen una discrepancia en relación al destinatario y titular final de las losas y muros. En el documento elaborado por LIF 2002 “Análisis de los costes e ingresos establecidos en el Convenio General suscrito por el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño el 25 de julio de 2002” se ha

analizado dicha situación, además otros costes no recogidos en el convenio, y recoge dos supuestos (a fecha marzo de 2020):

**SUPUESTO 1): LAS LOSAS Y LOS MUROS SE CEDEN AL AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO EN DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO**

ACTUACIONES LIF (FINANCIADAS)	TOTAL	ADIF	AYUNTAMIENTO
<b>* LOSAS Y MUROS AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO</b>			
ACTUACIONES FASE PREVIA OBRA (finalizada)	11.995.764,51 €	11.995.764,51 €	
ACTUACIONES INST. AUX. ARRÚBAL (finalizada)	1.043.000,91 €	1.043.000,91 €	
ACTUACIONES ESTACIÓN PROVISIONAL (finalizada)	2.211.215,58 €	2.211.215,58 €	
ACTUACIONES FASE 1 OBRA FERROVIARIA	67.122.461,02 €	67.122.461,02 €	
ACTUACIONES FASE 1 DE URBANIZACIÓN	10.658.380,56 €		10.658.380,56 €
ACTUACIONES FASE 1 LOSAS Y MUROS	55.063.676,30 €		55.063.676,30 €
ACTUACIONES FASE 2 (PROYECTO)	633.021,22 €	633.021,22 €	
ACTUACIONES FASE 3 (PROYECTO)	220.254,07 €	220.254,07 €	
ESTUDIO VIABILIDAD LOS LIRIOS	247.933,88 €	247.933,88 €	
PROYECTO DE TRAZADO Y COORDINACIÓN SERVICIOS	47.947,00 €		47.947,00 €
INDEMICACIONES Y DERRIBOS	2.284.931,13 €		2.284.931,13 €
ACTUACIONES URBANIZACIÓN PIQUERAS (finalizada)	399.301,63 €		399.301,63 €
ACTUACIONES TRES ROTONDAS (finalizada)	77.719,15 €		77.719,15 €
PLAN ESPECIAL FERROCARRIL	452.965,52 €		452.965,52 €
<b>Total PRINCIPALES ACTUACIONES FINALIZADAS</b>	<b>152.458.572,49 €</b>	<b>83.473.651,19 €</b>	<b>68.984.921,30 €</b>
<b>PRINCIPALES ACTUACIONES EN EJECUCIÓN</b>			
		<b>ADIF</b>	<b>LIF</b>
ACTUACIONES SUBESTACIÓN DE TRACCIÓN (obra en ejecución)	4.101.383,83 €	4.101.383,83 €	
ACTUACIONES ESTACIÓN DE AUTOBUSES (obra en ejecución)	7.244.833,93 €		7.244.833,93 €
ACTUACIONES URB VARA DE REY (obra en ejecución)	6.582.477,45 €		6.582.477,45 €
<b>Total PRINCIPALES ACTUACIONES EN EJECUCIÓN</b>	<b>17.928.695,21 €</b>	<b>4.101.383,83 €</b>	<b>13.827.311,38 €</b>
<b>PRINCIPALES ACTUACIONES PENDIENTES DE CONTRATAR</b>			
		<b>ADIF</b>	<b>LIF</b>
PROYECTOS ACTUACIONES DEL TÚNEL (proyecto redactado)	1.805.282,66 €	1.805.282,66 €	
ACTUACIONES URB LOBETE (proyecto redactado)	1.495.913,01 €		1.495.913,01 €
ACTUACIÓN RESTO ACTUACIÓN URBANIZACIÓN	776.432,17 €		776.432,17 €
ACTUACIONES STR "PEDREGALES"	4.384.339,99 €		4.384.339,99 €
<b>Total PRINCIPALES ACTUACIONES PENDIENTES EJECUTAR</b>	<b>8.461.967,83 €</b>	<b>1.805.282,66 €</b>	<b>6.656.685,17 €</b>
<b>TOTAL ACTUACIONES LIF (FINANCIADAS)</b>	<b>178.849.235,53 €</b>	<b>89.380.317,68 €</b>	<b>89.468.917,85 €</b>

En este supuesto, a la finalización de las actuaciones financiadas, ADIF será titular de obras por valor de **89.380.317,68 €**.

- El Ayuntamiento de Logroño será titular de obras por valor de **89.468.917,85 €**.

SUPUESTO 2): LAS LOSAS Y LOS MUROS QUEDAN EN EL PATRIMONIO DE ADIF

ACTUACIONES LIF (FINANCIADAS)	TOTAL	ADIF	AYUNTAMIENTO
* LOSAS Y MUROS ADIF			
<b>PRINCIPALES ACTUACIONES FINALIZADAS</b>			
ACTUACIONES FASE PREVIA OBRA (finalizada)	11.995.764,51 €	11.995.764,51 €	
ACTUACIONES INST. AUX. ARRÚBAL (finalizada)	1.043.000,91 €	1.043.000,91 €	
ACTUACIONES ESTACIÓN PROVISIONAL (finalizada)	2.211.215,58 €	2.211.215,58 €	
ACTUACIONES FASE 1 OBRA FERROVIARIA	67.122.461,02 €	67.122.461,02 €	
ACTUACIONES FASE 1 DE URBANIZACIÓN	10.658.380,56 €		10.658.380,56 €
ACTUACIONES FASE 1 LOSAS Y MUROS	55.063.676,30 €	55.063.676,30 €	
ACTUACIONES FASE 2 (PROYECTO)	633.021,22 €	633.021,22 €	
ACTUACIONES FASE 3 (PROYECTO)	220.254,07 €	220.254,07 €	
ESTUDIO VIABILIDAD LOS LRIOS	247.933,88 €	247.933,88 €	
PLAN ESPECIAL FERROCARRIL	452.965,52 €		452.965,52 €
PROYECTO DE TRAZADO Y COORDINACIÓN SERVICIOS	47.947,00 €		47.947,00 €
INDEMICACIONES Y DERIBOS	2.284.931,13 €		2.284.931,13 €
ACTUACIONES URBANIZACIÓN PIQUERAS (finalizada)	399.301,63 €		399.301,63 €
ACTUACIONES TRES ROTONDAS (finalizada)	77.719,15 €		77.719,15 €
<b>Total PRINCIPALES ACTUACIONES FINALIZADAS</b>	<b>152.458.572,49 €</b>	<b>138.537.327,49 €</b>	<b>13.921.244,99 €</b>
<b>PRINCIPALES ACTUACIONES EN EJECUCIÓN</b>			
ACTUACIONES SUBESTACIÓN DE TRACCIÓN (obra en ejecución)	4.101.383,83 €	4.101.383,83 €	
ACTUACIONES ESTACIÓN DE AUTOBUSES (obra en ejecución)	7.244.833,93 €		7.244.833,93 €
ACTUACIONES URB VARA DE REY (proyecto redactado)	6.582.477,45 €		6.582.477,45 €
<b>Total PRINCIPALES ACTUACIONES EN EJECUCIÓN</b>	<b>17.928.695,21 €</b>	<b>4.101.383,83 €</b>	<b>13.827.311,38 €</b>
<b>PRINCIPALES ACTUACIONES PENDIENTES DE CONTRATAR</b>			
PROYECTOS ACTUACIONES DEL TÚNEL (proyecto redactado)	1.805.282,66 €	1.805.282,66 €	
ACTUACIONES URB LOBETE (proyecto redactado)	1.495.913,01 €		1.495.913,01 €
ACTUACIÓN RESTO ACTUACIÓN URBANIZACIÓN	776.432,17 €		776.432,17 €
ACTUACIONES STR "PEDREGALES"	4.384.339,99 €		4.384.339,99 €
<b>Total PRINCIPALES ACTUACIONES PENDIENTES EJECUTAR</b>	<b>8.461.967,83 €</b>	<b>1.805.282,66 €</b>	<b>6.656.685,17 €</b>
<b>TOTAL ACTUACIONES LIF (FINANCIADAS)</b>	<b>178.849.235,53 €</b>	<b>144.443.993,98 €</b>	<b>34.405.241,54 €</b>

- En este supuesto, a la finalización de las actuaciones financiadas, ADIF será titular de obras por valor de **144.443.993,98 €**.
- El Ayuntamiento de Logroño será titular de obras por valor de **34.405.241,54 €**.

**Nota: estos importes no incluyen gastos generales ni costes financieros**

En el acta del Consejo de Administración de fecha 18 de octubre de 2012, apartado sexto "El Consejo de Administración, por unanimidad de los Sres. Consejeros presentes y representados en la sesión (...) acuerda (...) aprobar los criterios de actuación contenidos en el informe que se une al expediente de esta sesión y que se concretan en los siguientes (...)

A) *Impartir instrucciones al equipo redactor de la modificación del PERI nº3 para la creación de una parcela con calificación de Sistema General de Integración o similar en la que quede localizada la estructura del soterramiento y la consideración de las obras de estructura del soterramiento como obras de urbanización y cargas urbanísticas.*

B) *Elaboración y suscripción por representantes de ADIF y de la Sociedad en un plazo máximo de un mes de un acta que clasifique y cuantifique la totalidad de las obras del proyecto de construcción de la fase 1 en dos categorías:*

- *Obras ferroviarias.*

- *Obras de urbanización, que incluirá las obras de estructura del soterramiento, de acuerdo con lo señalado en el punto a) anterior.*

*En dicha acta, la Sociedad asumirá el compromiso de recepcionar las obras de urbanización a su finalización, integrándolas en su patrimonio”.*

El Acta nº1 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de fase 1 recoge lo siguiente al respecto (pg. 4):

*“Una vez acordado definitivamente la clasificación y cuantificación de las obras tras su finalización, la recepción de las mismas se llevará a cabo conforme a los siguientes criterios:*

- *Adif recepcionará la obra ferroviaria.*

- *La sociedad LIF 2002 recepcionará las obras de urbanización, incluyendo las obras de integración urbana (Muros y Losas), que incorporará a su patrimonio”.*

El art. 35 de las Normas Generales de la Modificación puntual del PERI nº3 dispone lo siguiente:

*“Cuando, de conformidad con lo previsto en el artículo 17.4 del Real Decreto Legislativo 8/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, se constituyan superficies superpuestas de titularidad municipal sobre rasante y Dominio Público Ferroviario bajo rasante, aquella infraestructura (muros y losas) que soporta los usos públicos municipales (viales, zonas verdes, espacios libres, equipamientos, etc.) y cubre el Sistema General Ferroviario tendrá la consideración de obras de urbanización especial, no siendo consideradas cargas urbanísticas de los*

titulares del ámbito sino que su ejecución y financiación correrá a cargo del urbanizador y la sociedad gestora LIF 2002.

Como obras de urbanización, serán recepcionadas por el Ayuntamiento de Logroño, estableciéndose posteriormente vía Convenio el oportuno régimen de gestión, reparación y mantenimiento a cargo de ADIF, sin perjuicio de que se articulen los correspondientes acuerdos entre ambas Administraciones”.

Independientemente de la resolución de este asunto, será necesario suscribir entre ADIF y el Ayuntamiento un convenio para el mantenimiento y explotación de estas obras.

A 31 de diciembre de 2021 los muros y losas constan en las cuentas anuales con un importe de 43.784.997,47€, dividido en “anticipos fase 1 muros y losas” por importe de 42.293.020,28€ (cuenta 407060501) y “anticipo Proyectos muros y losas” (cuenta 407010101) por importe de 1.491.977,19€. El acta nº2 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de fase I de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño determina un importe de muros y losas similar, por importe de 43.784.997,49€.

## CRONOGRAMA

El Convenio inicial no recoge un cronograma de ejecución. No obstante, el 20 de enero de 2004 el Consejo de Administración de LIF aprueba el cronograma de actuaciones de la sociedad. Dicho cronograma contempla el proceso de contratación de los proyectos constructivos, así como su redacción y aprobación; la contratación de las obras, así como su ejecución; y el proyecto de urbanización del Plan Especial del Ferrocarril.

Junto con las actuaciones se señalan las fechas de ejecución de las mismas, comenzando a inicios del año 2004, y terminando a el 31 de diciembre de 2009.

Como hemos señalado anteriormente, el Contrato Marco regulador de la relación de la Sociedad con sus socios de 10 de febrero de 2004 para la encomienda a los mismos de las actuaciones contempladas en el Convenio inicial, establece que, mediante la suscripción de adendas al mismo,

se determinarán las condiciones técnicas de ejecución de su objeto, los plazos de ejecución, los costes y condiciones de pago.

Analizadas las Adendas relativas a actuaciones de integración ferroviaria, únicamente la Adenda relativa a la redacción del proyecto de soterramiento prevé unos plazos de ejecución, remitiéndose el resto de Adendas al contrato que se firme posteriormente con el adjudicatario de acuerdo a los pliegos.

Se ha analizado el cronograma correspondiente al ejercicio 2021 y se ha contrastado con el inicial:

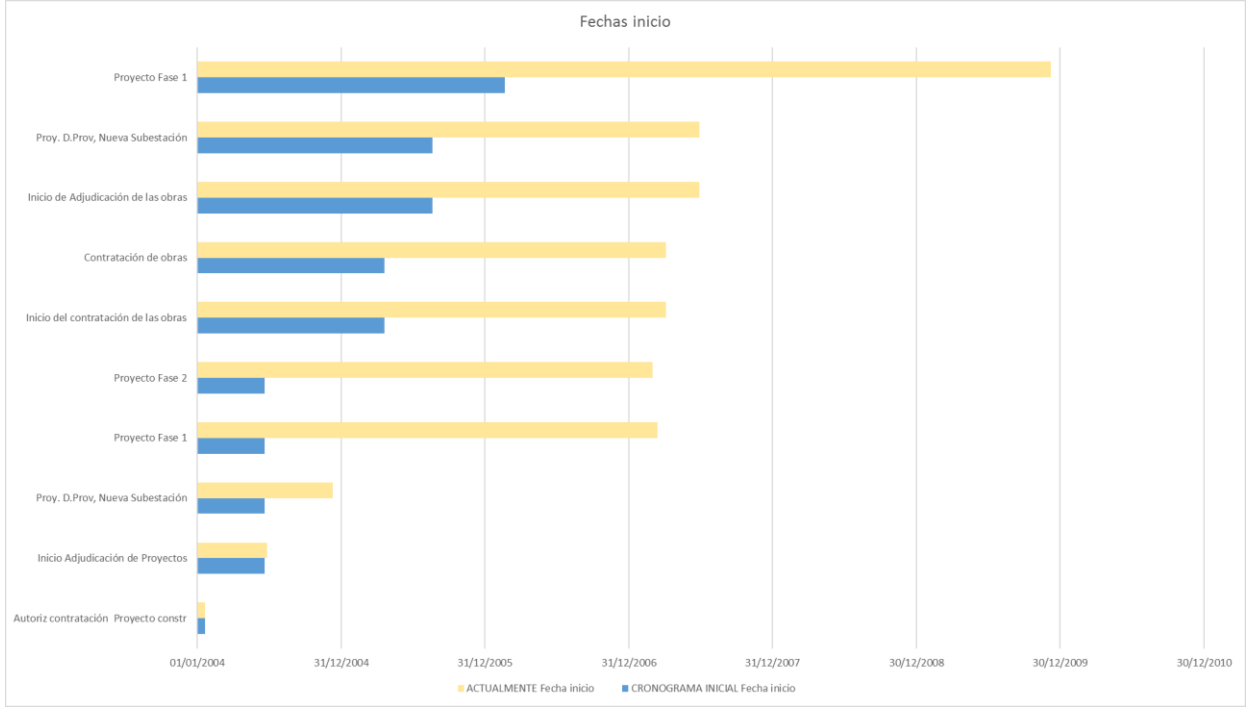
1) Existen fechas recogidas en el cronograma inicial en las que no ha sido posible efectuar un contraste con el cronograma actual, relativas a actuaciones cuya realización estaba prevista inicialmente pero no a fecha de hoy, en particular:

- Redacción de proyectos constructivos y su aprobación: se ha redactado el proyecto básico de la fase 3. Según se contempla en el cronograma, no se prevé en el marco del presente convenio la realización del proyecto constructivo de dicha fase.

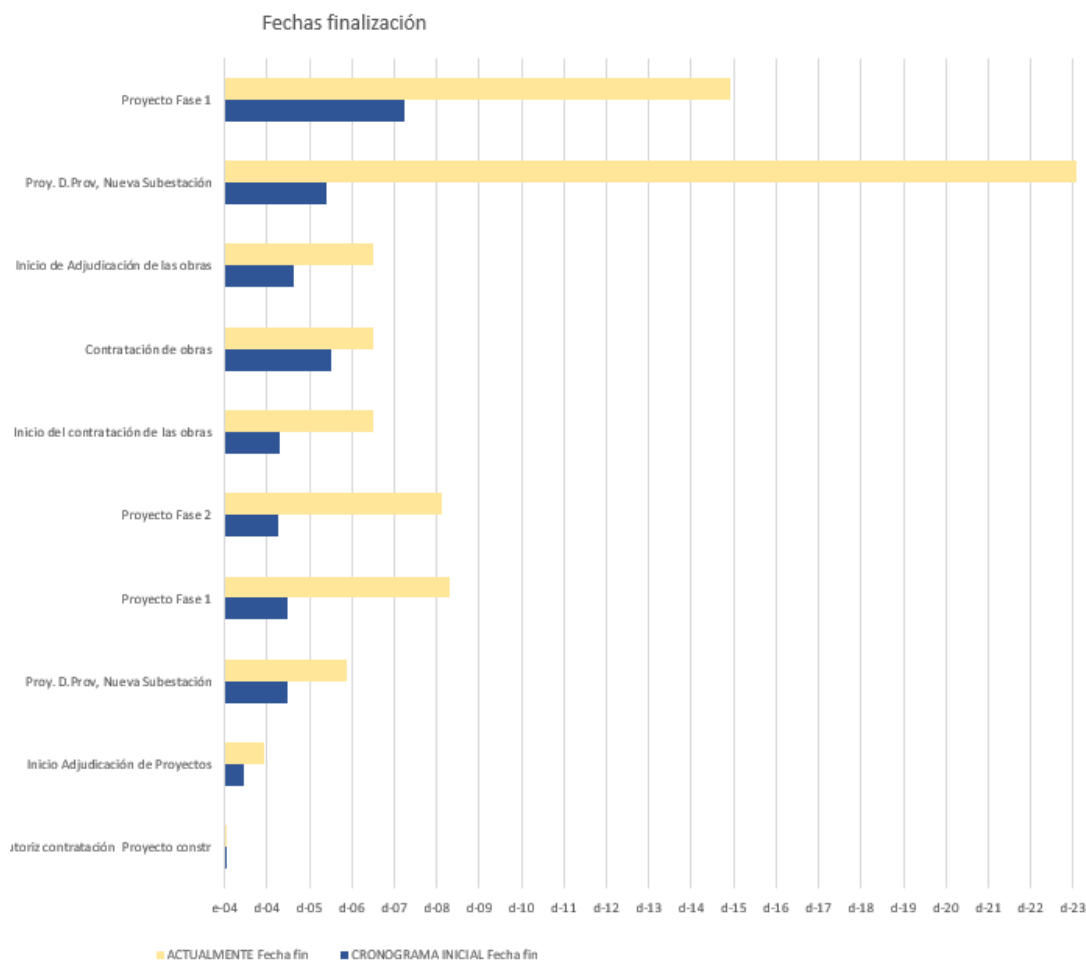
- Construcción de las obras, en particular, fases 2 y 3: únicamente se prevé la ejecución de la actuación correspondiente a la prolongación del cajón ferroviario correspondiente a la fase 3 (adelantado a fase 1) en el documento “caso base LIF ADIF” en el año 2025. Según se contempla en el cronograma, no se prevé en el marco del presente convenio la ejecución de las obras de dichas fases 2 y 3.

2) En cuanto a las actuaciones recogidas en el cronograma inicial cuya ejecución se ha realizado o está previsto realizar conforme el cronograma actual, relativas a la integración ferroviaria, se analizan a continuación los plazos:

ACTUACIONES FERROVIARIAS	CRONOGRAMA INICIAL		ACTUALMENTE		DESVIACIÓN	
	Fecha inicio	Fecha fin	Fecha inicio	Fecha fin	En fechas inicio (días)	En fechas finales (días)
Autorización contratación del Proyecto constructivo	20/01/2004	20/01/2004	20/01/2004	20/01/2004	0	0
Inicio Adjudicación de Proyectos	20/06/2004	20/06/2004	26/06/2004	10/12/2004	6	173
Proyecto Desvío Provisional, Nueva Subestación y Desvío de Servicios	20/06/2004	01/07/2005	10/12/2004	22/11/2006	173	509
Proyecto Fase 1	20/06/2004	01/07/2005	14/03/2007	17/04/2009	997	1386
Proyecto Fase 2	20/06/2004	31/03/2005	01/03/2007	14/02/2009	984	1416
Inicio del Proceso de contratación de las obras	20/04/2005	20/04/2005	05/04/2007	29/06/2007	715	800
Contratación de obras	20/04/2005	01/07/2006	05/04/2007	29/06/2007	715	363
Inicio de Adjudicación de las obras	20/08/2005	20/08/2005	29/06/2007	29/06/2007	678	678
Proyecto Desvío Provisional, Nueva Subestación y Desvío de Servicios	20/08/2005	01/06/2006	29/06/2007	25/01/2024	678	6447
Proyecto Fase 1	20/02/2006	01/04/2008	07/12/2009	04/12/2015	1386	2803







La desviación es sustancial en el apartado Desvío Provisional, Estación Provisional y Nueva Subestación, debido a la actuación realizada en la Subestación de tracción.

El contrato se adjudicó el 31/10/2014. El plazo de ejecución de obras recogido en el contrato era de 12 meses. En la ejecución de obras se ha acordado un total de 9 prórrogas, por un total de 65 meses, previendo la finalización el 17/07/2021.

A fecha de 31/12/2021 sigue sin finalizarse, previendo en el caso base costes en dicha actuación para 2022 y 2023.

También se produce una desviación significativa en las fechas relativas a la fase 1, al estar contemplada su finalización en el cronograma en abril de 2008. La recepción de las obras tiene lugar el 4 de diciembre de 2015. Además, la certificación final de dicha fase se produce el 25 de julio de

2019, que clasifica y cuantifica la obra, revisada por el Acta de Reparto de obras de 16 de septiembre de 2021.

El contrato correspondiente se adjudicó el 27/11/2009. El plazo de ejecución de obras recogido en el contrato era de 32 meses. En la ejecución de obras se ha acordado un total de 9 prórrogas correspondientes a un total de 35 meses.

En cuanto al orden de prioridad en la ejecución de actuaciones, entendemos razonable el orden seguido por LIF 2002: se han ido ejecutando las actuaciones de la fase previa y 1 (sin comenzar la ejecución de las obras de las fases 2 y 3), siendo dicha fase necesaria para la generación de ingresos que genere la venta de suelos.

#### CUMPLIMIENTO DEL PRESUPUESTO

Con respecto al seguimiento periódico de la ejecución:

Por un lado, LIF 2002 realiza un seguimiento periódico de la ejecución, analizando las desviaciones. En caso de desviaciones relevantes, que requieren de un modificado, se procede a la firma del mismo.

Con respecto a la aprobación de modificados:

Las causas de aprobación de modificados son variadas:

a) Por incremento del ámbito de la actuación:

- Modificado Redacción proyecto 22/11/07: necesidad de incluir la realización de estudio de la Nueva Estación de Logroño, y el análisis de las actuaciones urbanas y ajustes de rasante del pasillo ferroviario

- Modificado Redacción proyecto 25/06/09: Necesidad de redacción de proyecto para ejecutar instalaciones auxiliares en el municipio de Arrúbal

b) Por deficiencias en el proyecto inicial:

- Modificado Obras Fase 1 16/11/2011: Errores en las mediciones del proyecto constructivo, cambio en el procedimiento constructivo de cubierta, nuevas necesidades solicitadas por el ayuntamiento

- Modificado Obras Subestación de Tracción 14/06/2019: con respecto al importe: autorización de continuación 25/03/2016 por 296.450,94€ al suponer incremento 9,14%. Causas: Errores proyecto: falta en el presupuesto unidades de obra, errores en seccionadores de las cabinas y en la elección de los transformadores de intensidad de las cabinas GIS, omisión al no recoger el cable de telemando de seccionadores, error de coordinación en la solución del proyecto respecto a la acometida de la catenaria, al partir del proyecto fase 1 licitado y no del proyecto As built. Con respecto al modificado: además de lo señalado en la autorización de continuación, el contratista Isolux Ingeniería SA entra en concurso de acreedores; Lantania SL se subroga en la totalidad de derechos y obligaciones de Isolux Ingeniería SA

c) Por otras circunstancias:

- Modificado Obras Fase Previa 26/5/09: desplazamiento del paso inferior entre andenes, cambio de titularidad de operadores de telecomunicaciones, cambio en el cierre ferroviario, ampliación de las dimensiones de canalizaciones eléctricas y vigas del paso inferior de la calle Piqueras así como variaciones en las soluciones diseñadas para la ejecución de andenes y electrificación de vías.

- Modificado Obras Fase 1 26/8/15: demoliciones y obras de tierra, reducción del aparcamiento, ejecución de drenaje y muro norte tramo 1, superestructura de vía, regularización de mediciones, urbanización, reposición de servidumbres y medidas correctoras.

d) Por el retraso en la ejecución de las obras principales que le traen causa:

- Modificados Fase Previa Consultoría y Asistencia 4/6/08 y 14/01/09: causa en el incremento del plazo de las obras.

- Modificado Fase 1 SIOS 30/05/14 y 30/03/2015, Control y Vigilancia 24/03/14, Seguridad y Salud 14/07/2017: causa en el incremento del plazo de las obras.

Cuadro de desviaciones:

A los únicos efectos de analizar las desviaciones, se han incluido en estas actuaciones las de integración de urbanización que forman parte del acta nº 2 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de la fase 1, y cuya ejecución ha correspondido a Adif.

En global la desviación en actuaciones ferroviarias al comparar el coste previsto en el convenio con el previsto actualmente, excluyendo el IVA, es de 91.969.071,92€, si consideramos excluido del convenio inicial los proyectos, dirección de obra, y asistencia técnica (sí recogidos en el estudio informativo). Si incluimos dichos conceptos, la desviación alcanza un importe de 83.787.080,06€, habiéndose incrementado un 152%.

Dado que las fases 2 y 3 no se han ejecutado todavía, se han tenido en cuenta los importes previstos en los proyectos.

No obstante, si los socios decidiesen prescindir de la ejecución de las fases 2 y 3, el análisis de desviaciones sería distinto: si incluimos únicamente los costes de redacción de proyectos constructivo y básico de dichas fases, el importe total del coste del proyecto pasaría a ser de 179.468.420,74€, muy similar al previsto en el convenio inicial (178.710.575,76€), incluyendo el IVA en este cálculo, con una desviación del 0,42%.

Por tanto, a la hora de comparar las desviaciones, habrá de tenerse en cuenta cuál es la intención de los socios partícipes del convenio en relación a la continuación de las actuaciones. Igualmente, el resultado de las desviaciones será distinto en función de la inclusión de los conceptos citados, así como de la consideración del IVA.

A continuación, analizamos de forma pormenorizada las distintas desviaciones:

#### A) Convenio - Adendas

Teniendo en cuenta que en las fases 2 y 3 no se han realizado Adendas para ejecuciones de obra, se observa que **el coste máximo previsto por las Adendas relativas a la fase 1 del proyecto superan en un 194% el coste previsto en las actuaciones relativas a la fase 1 del Convenio inicial** (en realidad, del Estudio Informativo en el que se basa el Convenio inicial).

Cuadro comparativo de costes previstos integración ferroviaria: convenio inicial vs adendas que desarrollan			
Actuación	Coste ejecución Convenio IVA INCLUIDO	Coste ejecución Adendas IVA INCLUIDO	% de Adendas/Convenio
Fase 1: soterramiento de la zona de la estación. Comprende todas las obras previstas entre la c\Vara de Rey y el final del Estudio	104.705.317,55	203.839.572,09	<b>194,68%</b>
Fase 2: desde el origen del proyecto (en el lado Miranda) hasta la c\Marqués de Murrieta	33.881.367,18	843.128,98	2,49%
Fase 3: desde la c\Marqués de Murrieta hasta la c\Vara de Rey	39.070.251,91	5.092.667,58	13,03%
<b>TOTAL</b>	<b>177.656.936,64</b>		
<i>si incluimos integración urbana en integración ferroviaria:</i>	178.710.575,76		
<b>CONCLUSIÓN: LAS ADENDAS PREVEN EN LA FASE 1 UN COSTE MÁXIMO DE UN 194% SUPERIOR AL PREVISTO EN EL CONVENIO INICIAL</b>			

\*teniendo en cuenta que en fase 2 y 3 que no se han realizado Adendas para ejecuciones de obra (sólo incluye proyectos, salvo prolongación cajón ferroviario fase 3)

**No obstante, han de tenerse en cuenta los matices** señalados anteriormente con respecto al coste previsto en el Convenio inicial:

- El presupuesto de ejecución del Convenio Inicial incluye el IVA vigente en el momento de su redacción, del 16%.
- El presupuesto recogido en el Convenio inicial no es el “Presupuesto para conocimiento de la Administración” previsto en el Estudio Informativo, sino el “Presupuesto de ejecución por contrata”. De este modo, no tiene en cuenta, entre otros aspectos, el proyecto de obra ni la dirección de obra, estimado inicialmente en un 7% del total.

Además, habría de tenerse en cuenta el efecto de la inflación, dado que han transcurrido bastantes años desde los presupuestos del estudio informativo hasta la redacción de las Adendas.

**B) Adendas – Licitación – Adjudicación**

El importe de licitación no ha superado el límite máximo de gasto previsto en las Adendas. En cómputo global para las actuaciones de la Fase 1, el importe de licitación es un 93,65% del importe máximo previsto en las Adendas correspondientes a dichas Fase.

Cuadro comparativo de costes previstos integración ferroviaria: adendas vs licitaciones			
Actuación	Coste ejecución máximo Adendas SIN IVA	Importe licitación SIN IVA	% de Licitación/Adendas
Fase 1: soterramiento de la zona de la estación. Comprende todas las obras previstas entre la c\Vara de Rey y el final del Estudio	175.723.769,04	164.550.251,57	93,64%

Se ha verificado que el importe de adjudicación no supera el importe de licitación.

### C) Adjudicación – Coste real

En cómputo global, el coste real de las actuaciones de integración ferroviaria es superior al importe de licitación en un 8,91%.

Cuadro comparativo de costes previstos integración ferroviaria: adjudicaciones vs coste real			
Actuación	Importe adjudicación SIN IVA	Coste ejecutado + pendiente SIN IVA	% de coste real/Adjudicación
Fase 1, proyectos Fases 2 y 3 y prolongación cajón ferroviario	142.394.166,39	155.074.748,63	108,91%

Por actuaciones, las diferencias más sustanciales se aprecian en la redacción del proyecto (incremento del 60,32%), fase previa (15,45%), y subestación de tracción (16,92%). En tales actuaciones se han tramitado los modificados explicados anteriormente.

### D) Convenio – Coste real con coste pendiente según proyectos

Las desviaciones se analizarán excluyendo el IVA, dado que el tipo impositivo ha ido variando a lo largo de las actuaciones y desvirtúa la comparación de costes.

Se observa una desviación total del 49,95% comparando las actuaciones ferroviarias previstas en el Convenio inicial (teniendo en cuenta el Estudio Informativo en el que se basa) con las ejecutadas y previstas teniendo en cuenta los proyectos redactados.

En la fase 1, prácticamente ejecutada en su totalidad, el incremento de costes es del 56,06%.

En las fases 2 y 3, donde los costes ejecutados únicamente se refieren a la redacción de proyectos (no recogidos en el convenio inicial), las desviaciones previstas en los respectivos proyectos son del 69,53% en la Fase 2 y del 13,47% en la Fase 3.

Finalmente, en cuanto a los costes no previstos en el convenio inicial, como son la redacción de proyectos, dirección de obra y asistencias técnicas, es sorprendente que se recogiese en el Estudio Inicial, y no así en el Convenio de 25 de julio de 2002. El estudio informativo preveía unos costes de 8.181.991,86€, y actualmente se estiman (actuales+pendientes) en 16.398.024,05€, apreciándose una desviación del 100,42%.

Gasto/Ingreso	Coste según Estudio Informativo sin IVA	Coste según Convenio (excluido IVA)	Coste total estimado actual, incluido pendiente. Caso Base (sin IVA) FASES 2 Y 3 valoradas proyectos	Ejecutado a 31/12/21 (sin IVA)	Pendiente de ejecutar (sin IVA)	Desviación	Desviación %
INTEGRACIÓN FERROVIARIA							
FASE PREVIA	87.776.639,54		10.366.501,52	10.366.501,52	0,00	49.398.399,93	56,28%
INST. ARRIBAL		154.060.841,38	894.375,44	894.375,44	0,00	50.602.834,72	56,06%
ESTACION PROVISIONAL			2.052.437,91	2.052.437,91	0,00		
FASE 1			123.861.724,61	123.861.724,61	0,00		
SUBEST TRACCION	2.486.565,45		3.691.000,24	3.540.028,50	150.971,74	1.204.434,79	48,44%
FASE 2			49.517.753,83	0,00	49.517.753,83	20.309.678,67	69,53%
FASE 3			37.442.813,05	0,00	37.442.813,05	4.658.534,48	13,47%
PROLONGACIÓN TUNEL	No previsto		1.805.282,66	0,00	1.805.282,66		
PROYECTOS		No incluido	4.351.362,74	4.818.191,16	133.171,58		
DIRECCIÓN DE OBRA Y ASIST TÉCNICA	8.181.991,86	No incluido	11.446.661,31	7.497.237,37	3.949.423,94	8.216.032,19	100,42%
TOTAL ACTUACIONES	152.242.833,24	n/a	246.029.913,30	153.030.496,51	92.999.416,80	83.787.080,06	51,64%
TOTAL INCLUIDO CONVENIO	154.060.841,38	154.060.841,38	229.631.889,25	140.715.067,97	88.916.821,28	75.571.047,87	49,05%
TOTAL EXCLUIDO CONVENIO	8.181.991,86	n/a	16.398.024,05	12.315.428,54	4.082.595,52	8.216.032,19	100,42%

El apartado proyectos incluye, en el importe ejecutado, el correspondiente al estudio de soterramiento de Los Lirios  
 El estudio Informativo recoge el concepto de "proyecto y dirección de obra", valorando en un 7% del total, por importe de 2.034.680,07 IVA incluido.  
 El convenio prevé un importe por actuaciones ferroviarias de 128.710.576 IVA incluido  
 La parte ejecutada de las fases 2 y 3 se corresponde con los proyectos de construcción y aprobación, no recogidos en el convenio inicial  
 El importe pendiente de ejecutar de subest. tracción y proyectos se corresponde con obras de subestación de tracción, y asistencias técnicas subestación tracción (excluido convenio)  
 El importe pendiente de ejecutar de fase 3, se ha acordado su inclusión en fase 1; ello variaría el importe pendiente de ejecutar y la desviación de la fase 1 (aumentándolo) y reduciéndolo en la fase 3  
 Prolongación túnel, correspondiente a fase 3, se ha acordado su inclusión en fase 1; ello variaría el importe pendiente de ejecutar y la desviación de la fase 1 (aumentándolo) y reduciéndolo en la fase 3



### **3. DISEÑO Y EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES DE URBANIZACIÓN**

#### **DESARROLLO DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO**

El 27 de abril de 1999 se firmó el *Acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño para la redacción de los estudios y proyectos de la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño*. Fruto de este acuerdo el Ministerio redactó el «Estudio Informativo del Proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño». El Estudio Informativo fue aprobado definitivamente el 21 junio de 2004 (BOE 19 agosto 2004).

El Convenio de 25 de julio de 2002 establece en su cláusula novena que compete al Ayuntamiento de Logroño desarrollar el planeamiento necesario para la ejecución de actuaciones urbanísticas y, en su caso, modificar el plan General de Ordenación Urbana respecto a los terrenos a liberar del uso ferroviario.

Para el desarrollo de la actuación encomendada a LIF 2002 resulta necesario proceder a la ordenación urbanística de los terrenos incluidos en el ámbito del Plan Especial nº 3 “Ferrocarril”, delimitado en el PGOU de Logroño. La redacción del Plan Especial se plantea, por tanto, como un trabajo paralelo y estrechamente vinculado con el proyecto de la infraestructura.

Tras la autorización del Consejo de Administración de 20 de enero de 2004, la Sociedad procedió a la licitación del concurso para la redacción del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales y de Reforma Interior Nº 3 “Ferrocarril”. La adjudicación fue acordada por Consejo de Administración de la Sociedad, en reunión de 10 de diciembre de 2004, a Abalos & Herreros, S.L.

#### **1.1. Modificación del Plan General Municipal de Logroño**

El 7 de febrero de 2008 el Pleno del Ayuntamiento de Logroño aprobó inicialmente la Modificación de Plan General. Se aprobó, definitivamente, por Resolución de la Consejera de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de 9 de mayo de 2008.

Entre otros aspectos, la Modificación del Plan General contempla el aumento del aprovechamiento urbanístico hasta los 125.000 m<sup>2</sup> de uso característico residencial.

## **1.2. Plan Especial de Reforma Interior nº 3 Ferrocarril Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras**

En Junta de Gobierno de 29 de noviembre de 2006, el Ayuntamiento de Logroño acordó la aprobación inicial del Plan Especial Municipal “Ferrocarril”, publicándose en el BOR de 13 de enero de 2007.

El pleno del Ayuntamiento de Logroño, en su sesión de 07 de mayo de 2009, aprobó definitivamente el Plan Especial, publicándose en el BOR de 22 de mayo de 2009.

## **1.3. Modificación del Plan General Municipal de Logroño**

La Modificación de Plan General Municipal de Logroño planteada consiste en la ampliación del ámbito de la actuación del Plan Especial y el incremento del aprovechamiento urbanístico, hasta los hasta los 131.690 m2t.

El 7 de noviembre de 2013 (BOR 20 noviembre 2013) se aprobó definitivamente la modificación puntual del Plan General Municipal propuesta.

## **1.4. Modificación Puntual del Plan Especial de Reforma Interior nº 3 Ferrocarril Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras**

El 23 de octubre de 2012, la Sociedad contrató la redacción de la Modificación del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior PERI nº3 “Ferrocarril” a Ábalos Arquitectos a fin de ampliar el ámbito de la actuación urbanística, adecuar la ordenación del plan del 2009 a la nueva normativa y a la obra ejecutada, e incrementar la edificabilidad hasta los 131.690 m2t.

El 2 de mayo de 2018 (BOR 11 de mayo 2018), la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Logroño, adoptó el acuerdo de aprobación inicial de la Modificación Puntual del Plan Especial nº 3 Ferrocarril, de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras.

El 17 de mayo de 2019 (BOR 14 de junio de 2019) se aprobó la Modificación Puntual del Plan Especial nº 3 Ferrocarril.

### **1.5. Proyecto de expropiación por tasación conjunta del plan especial de desarrollo de sistemas generales e infraestructuras y de reforma interior PERI número 3 “Ferrocarril” de Logroño y Convenio de Adquisición y pago de mutuo acuerdo de las fincas incluidas en la unidad N.11.1\_Torres I**

Según el informe de situación de LIF 2002 a 31 de diciembre de 2021, *“el proyecto de expropiación (gestión PERI Ferrocarril) contratado por la sociedad se encuentra paralizado por motivos técnicos”*.

#### ADENDAS EN ACTUACIONES DE INTEGRACIÓN URBANÍSTICA

En el marco de estas actuaciones se han suscrito los siguientes convenios, adendas y protocolos relativas a compensaciones/indemnizaciones:

- Convenios entre Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. y Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A, de fechas 21 de febrero de 2013 y 27 de marzo de 2013: al ubicarse el edificio de Correos en suelo de ADIF, y siendo necesaria su demolición para la ejecución del Plan Especial de Desarrollo de Sistemas Generales e Infraestructuras y de Reforma Interior, se fijan indemnizaciones y plazos de pago.
- Convenio de fecha 7 de junio de 2019 entre el Gobierno de la Rioja, a través de la Consejería de Administración Pública y Hacienda y “Logroño Integración del Ferrocarril 2002 S.A.” para la Indemnización del Derribo del Inmueble Propiedad de la Comunidad Autónoma de La Rioja en la Calle Marqués de Larios de Logroño: al ubicarse el edificio propiedad de la Comunidad Autónoma de la Rioja en parcelas de uso residencial conforme el PERI nº3, se fijan indemnizaciones y plazos de pago.

Este último convenio se realiza en el marco de la Modificación Puntual del PERI nº3 de 2019, ejecutándose el proyecto de construcción de urbanización de la nueva Glorieta de Vara de Rey y conexiones Miguel Delibes con Duques de Nájera y Hermanos Hircio con Belchite, incluyendo la Solución C al paso inferior de Duques de Nájera en Logroño, aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 14 de febrero de 2018 y acuerdo del Consejo de Administración de LIF de fecha 27 de febrero de 2018.

13/07/21 Contrato entre Nueva Rioja S.A. y Logroño Integración del ferrocarril 2002, S.A; y Contrato entre la comunidad de propietarios Vara de Rey nº 72 de Logroño, Nueva Rioja S.A. y Logroño integración del ferrocarril 2002, S.A: tienen por objeto la ocupación anticipada de elementos del inmueble, recoger la propuesta de modificación puntual del PERI nº3 de 25m2 de superficie, que serán cedidos de Nueva Rioja S.A a la Comunidad de Propietarios, así como la ejecución de obras referentes al acceso y adecuación del portal y ascensor, contratadas por el Ayuntamiento y abonadas por LIF 2002.

#### A.2.2. OTRAS

##### Estación de autobuses

18/06/07 Protocolo Adicional a la Adenda al Contrato Marco de 10 de febrero de 2004, para la contratación, con el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (hoy ADIF), de la redacción de los proyectos correspondientes a las tres fases del soterramiento del trazado ferroviario en la ciudad de Logroño, previstas en el Convenio de Colaboración de 25 de julio de 2002:

Este protocolo tiene por objeto ampliar el contenido de la encomienda efectuada a ADIF de la redacción de los proyectos de las tres fases, de modo que recoja la realización de estudios específicos necesarios para optimizar la rasante y la redacción del Proyecto de la Nueva Estación Ferroviaria. El importe máximo a abonar se fija en 2.088.000€ y el plazo de ejecución es de 12 meses.

7/09/10 Convenio entre Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. redacción del proyecto de la Estación de Autobuses en superficie, la ejecución de las obras de una primera fase, demolición de la estación de Ferrocarril, recuperación previa de elementos de interés y proyecto de urbanización fase 1 (bases de financiación):

El Convenio tiene por objeto: a) la redacción del proyecto de estación de autobuses en superficie integrada en la estación intermodal, b) la ejecución de las obras de una primera fase del mismo que comprenda su cimentación y soportes hasta cota 0, c) el proyecto y ejecución de la demolición de la Estación de ferrocarril actual, d) la recuperación previa de sus elementos de interés, e) el proyecto de urbanización del área aledaña al tramo de vía férrea a soterrar en la Fase 1.

Este convenio señala que tanto el Proyecto constructivo como el PERI nº3 prevén obras necesarias para la integración del ferrocarril pero que sin embargo **no están comprendidas en el Convenio inicial** de 25 de julio de 2002 y, en consecuencia, no pueden ser financiadas con los medios previstos en el mismo.

La actuación más significativa a este respecto es la Estación intermodal. La Estación intermodal se compone de la estación ferroviaria de viajeros, subterránea, y que se recoge en el Convenio inicial; y de la estación de autobuses, en superficie, no recogida en el Convenio inicial y competencia del Ayuntamiento de Logroño.

Tampoco está recogida en el convenio inicial la ejecución de las obras de una primera fase de la estación de autobuses que comprenda su cimentación y soportes hasta cota 0, ni la recuperación de elementos de interés de la estación de ferrocarril actual lienzos y vidrieras del vestíbulo, previa a la demolición de la misma.

Sí se encuentran recogidas en el Convenio inicial las actuaciones de proyecto de urbanización del área aledaña al tramo de vía férrea a soterrar en la Fase 1, así como el proyecto y ejecución de la demolición de la Estación de ferrocarril actual.

Finalmente, la estructura de Cúpula de unión entre las dos estaciones se considera una obra compartida, imputándose un 50% al Convenio general y el otro 50% al Ayuntamiento de Logroño.

El importe máximo a financiar en base a este convenio es de 2.036.624€ más IVA. Se prevé que el presupuesto de ejecución material a recoger en el proyecto de Estación de autobuses y Cúpula no debe superar los 17 millones.

LIF 2002 contratará la ejecución de las obras de una primera fase de la estación de autobuses que comprenda su cimentación y soportes hasta cota 0, así como la recuperación de elementos de interés de la estación de ferrocarril actual lienzos y vidrieras del vestíbulo.

El Convenio prevé que LIF 2002 formulará las Bases de financiación de cada actuación y el Ayuntamiento las aprobará. Dichas Bases deben recoger el importe previsible de cada actuación, el procedimiento de contratación, y el régimen de abonos del Ayuntamiento a LIF 2002 en función de la ejecución de las obras.

10/01/13 Modificado del Convenio entre el Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. aprobado por la junta de Gobierno local del Ayuntamiento de Logroño el 27 de enero de 2010 y por el Consejo de "Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A." el 28 de enero de 2010 y de las bases de financiación aprobadas por la junta de gobierno local del Ayuntamiento de Logroño de fecha 14 de julio de 2010:

Modifica el Convenio señalado en el punto anterior, de modo que **se amplía el concepto "urbanización" (considerándose incluidas en el convenio de 25 de julio de 2002)** contemplado en la redacción del proyecto de estación de autobuses:

- Se incorpora en el concepto de urbanización de la zona asociada al tramo ferroviario a soterrar en Fase 1 no sólo la cubierta de la Estación de Autobuses sino también la estructura portante de la misma.

- Se incorpora en el concepto de urbanización de la zona asociada al tramo ferroviario a soterrar en Fase 1 el **100%** de la cúpula de unión entre estaciones, en lugar del 50% previsto inicialmente.

LIF 2002 financiará y abonará dichos costes. El Ayuntamiento de Logroño financiará y abonará el coste correspondiente a la Estación de Autobuses (arquitectura, estructura e instalaciones interiores).

El importe máximo de la obra global en ejecución material de toda la Estación de Autobuses será de 16 millones.

El Modificado señala que la aplicación de los nuevos criterios no afecta a las actuaciones ya realizadas y que el importe máximo a financiar en base al Convenio se mantiene en 2.036.745€ más IVA. El desglose a realizar en los proyectos pendientes de redacción será suficiente para discriminar el reparto de costes entre Ayuntamiento y LIF 2002.

23/04/2013 Adenda para la encomienda a ADIF de la redacción y dirección del proyecto correspondiente a la nueva Estación de Autobuses de la ciudad de Logroño, así como para su financiación. (Aprobada en Consejo de Administración de 18 de octubre 2012, firmada el 23 de abril

de 2013. Sin efecto); y 29/07/13 Anexo a la Adenda para la Redacción y dirección del Proyecto correspondiente a la nueva estación de autobuses de la ciudad de Logroño:

Tiene por objeto establecer las condiciones para la redacción y dirección del Proyecto de nueva Estación de Autobuses. La contratación se realizará por ADIF y la dirección del proyecto por el Ayuntamiento de Logroño y ADIF (o terceros contratados).

8/06/16 Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Logroño y "Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A." para la ejecución de obras de la futura Estación de Autobuses, cúpula, parque sobre Estación de autobuses y parque oeste.

Aprobado por el Ayuntamiento el 15 de octubre de 2015 el Proyecto de Construcción para la obra Estación de Autobuses, Cúpula y Urbanización del Parque sobre la Estación de Autobuses y Parque Oeste de Logroño; **se constata que resulta imposible independizar la construcción de la Estación de Autobuses de la mayor parte del resto de elementos que forman parte del Proyecto (estructura portante del parque y cúpula).**

El Anexo I resume las actuaciones de ejecución del Proyecto:

## RESUMEN ACTUACIONES DE CONVENIO Y REPARTO AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO-LIF 2002, SA

## OBRA : ESQUEMA TÉCNICO, CONTRACTUAL Y ECONÓMICO

Concepto	Entidad contratación: Importe de licitación PBL	REPARTO ENTIDADES/ADMINISTRACIONES	% sobre el total	Ámbito de Obra	Importe de la actuación PBL	% sobre el total
OBRA (Cofinanciada 44,12%-55,88%)	LIF 2002, SA: 19.816.111,99 € (sin IVA)	LIF 2002	44,12%	Estructura de la urbanización, Cúpula, Parque sobre Autobuses y Parque Oeste	8.742.602,17 € (sin IVA)	44,12%
		AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO	55,88%	Estación de Autobuses	11.073.509,82 € (sin IVA)	55,88%

## DIRECCIÓN DE OBRA : ESQUEMA TÉCNICO, CONTRACTUAL Y ECONÓMICO

Concepto	Entidad contratación: Importe de licitación PBL	Técnicos	% sobre el total	Ámbito Dirección de Obra/Importe Obra	Importe de la actuación PBL	% sobre el total
Dirección Facultativa (Codirigida 44,12%-55,88%)	LIF 2002, SA: 203.500 € (sin IVA)	Codirector de Obra y Codirector de ejecución -Equipo contratado por LIF 2002, SA-	44,12%	Estructura de la urbanización, Cúpula, Parque sobre Autobuses y Parque Oeste/8.742.602,17 € (sin IVA)	203.500 €	44,12%
		-AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO/MEDIOS PROPIOS- Codirector de Obra y Codirector de ejecución -Equipo designado por el Ayto-	55,88%	Estación de Autobuses/11.073.509,82 € (sin IVA)	-MEDIOS PROPIOS-	55,88%

## ASISTENCIA TÉCNICA Y COORDINACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD : ESQUEMA TÉCNICO, CONTRACTUAL Y ECONÓMICO

Concepto	Entidad contratación: Importe de licitación PBL	REPARTO ENTIDADES/ADMINISTRACIONES	% sobre el total	Ámbito de ASISTENCIA TÉCNICA Y COORDINACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD	Importe de la actuación PBL	% sobre el total
ASISTENCIA TÉCNICA Y COORDINACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD (Cofinanciada 44,12%-55,88%)	LIF 2002, SA: 464.380 € (sin IVA)	LIF 2002	44,12%	Estructura de la urbanización, Cúpula, Parque sobre Autobuses y Parque Oeste/8.742.602,17 € (sin IVA)	204.884,45 € (sin IVA)	44,12%
		AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO	55,88%	Estación de Autobuses/11.073.509,82 € (sin IVA)	259.495,55 € (sin IVA)	55,88%

20/01/20 Adenda al Convenio de Colaboración de fecha 8 de junio de 2016 entre el Excmo. Ayuntamiento de Logroño y "Logroño integración del ferrocarril 2002, S.A." de ejecución de obras de la futura estación de autobuses, cúpula, parque sobre estación de autobuses y parque oeste (proyecto modificado)



Con fecha 13 de julio de 2018 la Dirección de obra emite un informe de propuesta y autorización para la redacción de un Proyecto Modificado, autorizándose por LIF 2002 el 1 de febrero de 2019 (por importe máximo de 1.282.907,65€ sin IVA y un porcentaje del 9,478589%). La redacción del Proyecto Modificado se licita y resulta adjudicatario TYPESA (03-04-2019).

El Proyecto Modificado altera mediciones y partidas, lo que implica un cambio en el cómputo global del porcentaje total. Debido a ello se Suscribe la Adenda de 20/01/20, que recoge los costes máximos y las obligaciones de las partes. **Los porcentajes de 44,12% y 55,88% de LIF 2002 y Ayuntamiento de Logroño pasan a 43,92% y 56,08%.**

#### Obras Piqueras-Piquete

6/08/14 Convenio entre el Ayuntamiento y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. para la Ejecución de obras de la calle Piqueras- Piquete.

Este Convenio trae causa en la necesidad de coordinación de las obras pendientes de ejecución de la Fase 1 del soterramiento correspondientes a la prolongación de la calle Piquete y un tramo de la calle Piqueras (cuyo ámbito se corresponde con una sola parte la obra de reurbanización que resulta necesario ejecutar), con el Proyecto de reurbanización de las calles Piquete y Piqueras hasta la calle Baltasar Gracián aprobado por el Ayuntamiento de Logroño el 20 de noviembre de 2013. En dicho Proyecto consta como “Separata” la parte de la obra que corresponde ejecutar a LIF 2002.

Mediante este Convenio se acuerda que LIF 2002 pone a disposición los terrenos correspondientes a su ámbito de la Fase 1 para que el Ayuntamiento licite la ejecución de obras de reurbanización, concretadas en la “Separata” del Proyecto. La cuantía prevista en la “Separata” es de 564.682,15€. El Ayuntamiento paga al contratista el total de las obras, y aprobará separadamente las certificaciones de obra correspondientes a la “Separata”, que deberá abonar LIF 2002.

#### Nudo de Vara de Rey

El Consejo de Administración de LIF 2002 con fecha 18-10-12 aprueba PCAP y PT de proyecto de construcción de la urbanización de la nueva glorieta de Vara de Rey, y conexiones Miguel Delibes

con Duques de Nájera, y Hermanos Hircio. El 22-1-13 LIF adjudica contrato de redacción de Proyecto de construcción de la urbanización de la nueva glorieta de Vara de Rey, y conexiones Miguel Delibes con Duques de Nájera, y Hermanos Hircio con Belchite a DH Ingeniería. En este Proyecto, entregado el 29 de enero de 2014, se contempla la demolición del paso inferior que comunica Duques de Nájera con la calle Lobete.

En Consejo de Administración de LIF de fecha 2-11-15 se recoge que, al ser esta solución *cuestionada por determinados grupos políticos y no satisfaciendo a todos los colectivos ciudadanos*, LIF 2002 licita un estudio técnico de las posibles alternativas (A, B, C) en relación al Paso Inferior de Vara de Rey, contratando a DH Ingeniería. Redactado el estudio, el Ayuntamiento de Logroño elige la opción C en Pleno de 30/05/16. Esta alternativa, al contrario de las anteriores, da prioridad a la conexión Duques de Nájera-Miguel Delibes sobre Lobete. El esquema es similar al del Proyecto inicial; contempla añadir un paso inferior que evita la glorieta de Vara de Rey y comunica directamente Duques de Nájera con Miguel Delibes.

Con ello, el Ayuntamiento firma con LIF 2002 un Convenio de fecha 28/04/17 para licitar la contratación del proyecto de construcción de la urbanización de la nueva glorieta de Vara de Rey, incluyendo la solución C al paso inferior de Duques de Nájera. Resulta adjudicatario DH Ingeniería. El proyecto, una vez redactado, se aprueba por el Ayuntamiento por Junta de Gobierno de fecha 14 de febrero de 2018.

Con fecha 17/05/18 el Ayuntamiento firma con LIF 2002 un Convenio para la licitación y ejecución de las obras. Se suscribe contrato con la UTE adjudicataria el 9/10/18 y se inician las obras el mismo año.

El Ayuntamiento en Pleno de 5 de septiembre de 2019 adopta el acuerdo de dejar sin efecto el dispositivo primero del acuerdo de fecha 30/05/16 (que adoptaba la alternativa C). LIF 2002 acuerda con el Ayuntamiento resolver el convenio de fecha 17/05/18. Se suscribe con el contratista un acta de suspensión temporal el 3/12/19 y finalmente el 31/7/20 se firma la resolución de contrato.

El nuevo Proyecto de construcción de la urbanización de la intersección de la calle General Vara de Rey con calle Duques de Nájera y calle Miguel Delibes y del entorno de la nueva estación de autobuses de Logroño, es aprobado por Junta de Gobierno Local el 27 de enero de 2021.

Ello conlleva la redacción del Convenio de Colaboración de 23/02/21 entre el Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002 S.A para la ejecución de las obras de construcción de la urbanización de la intersección de la calle General Vara de Rey con calle Duques de Nájera y calle Miguel Delibes y del entorno de la nueva estación de autobuses en Logroño.

Teniendo en cuenta los hechos relatados, se han redactado los siguientes **Convenios**:

28/04/17 Convenio entre Ayuntamiento y LIF para la contratación de los servicios del Proyecto de Trazado de Paso Inferior existente en la calle Duques de Nájera-Lobete:

El expositivo del Convenio señala que el Proyecto Constructivo de la Fase 1 y el PERI nº3 prevén algunas obras necesarias para la integración del ferrocarril, pero que sin embargo no están comprendidas en el Convenio de 25 de julio de 2002, por lo que no pueden ser financiadas con los medios previstos en la misma.

El Convenio señala que la redacción del nuevo Proyecto no está comprendida en el Convenio de 25 de julio de 2002, y establece que el coste del proyecto es asumido por el Ayuntamiento de Logroño al haber sido este el peticionario del estudio de alternativas y de la redacción del mismo. El proyecto a redactar establecerá dos presupuestos parciales:

- Presupuesto de la construcción del paso inferior que se corresponde con la alternativa C.
- Presupuesto del resto de la actuación.

17/05/18 Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. para la contratación de Obras de Construcción de la Urbanización de la nueva glorieta de Vara de Rey y conexiones Miguel Delibes con Duques de Nájera y Hermanos Hirco con Belchite, solución C al paso inferior de Duques de Nájera:

Se divide la actuación en:

- Urbanización de la nueva glorieta de Vara de Rey y conexiones Miguel Delibes con Duques de Nájera y Hermanos Hirco con Belchite, contemplada en el convenio inicial. Su coste es asumido por LIF 2002, al entenderse incluida en el convenio de 25 de julio de 2002.

- Solución C al paso inferior de duques de Nájera, **no contemplada en el convenio inicial**. Su coste es asumido por el Ayuntamiento de Logroño.

LIF 2002 licitará la ejecución de las obras, cuyo máximo se prevé de 6.377.113,80€. LIF 2002 abonará los importes de las certificaciones de obra, y emitirá factura/liquidación al Ayuntamiento de Logroño por el importe de las obras correspondientes a la Solución C al paso inferior de duques de Nájera.

23/02/21 Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002 S.A para la ejecución de las obras de construcción de la urbanización de la intersección de la calle General Vara de Rey con calle Duques de Nájera y calle Miguel Delibes y del entorno de la nueva estación de autobuses en Logroño:

El Ayuntamiento de Logroño licitará la ejecución de las obras, cuyo máximo se prevé en 4.551.755,70€, y asumirá el exceso del coste de obra que pudieses producirse por desviaciones de partidas con los límites de la LCSP. El Ayuntamiento abonará los importes de las certificaciones de obra, y emitirá factura/liquidación a LIF 2002 por el porcentaje que resulte.

**ANEXO II.  
CUADRO RESUMEN FINANCIACIÓN APORTACIONES. IVA NO INCLUIDO.  
(LICITACIÓN).**

CONCEPTO	IMPORTE	PORCENTAJE
LIF 2002, S.A.: Aportación máxima	3.431.462,34	75,39%
AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO: Mejoras Urbanas	284.903,11	6,26%
AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO: Resto variable	835.390,25	18,35%
<b>TOTAL</b>	<b>4.551.755,70</b>	<b>100,00%</b>

*NOTA: La posible baja a obtener por la licitación se aplicará de conformidad con los términos previstos en el Convenio y será objeto de Acuerdo municipal*

## INFORMACIÓN SOBRE COSTES INCURRIDOS Y PENDIENTES

Se ha solicitado a LIF 2002 el listado de costes incurridos y pendientes, así como los datos relativos a los contratos realizados en desarrollo del Convenio de 25 de julio de 2002. Se ha procedido a identificar del total de costes incurridos y pendientes los correspondientes a actuaciones de integración urbanística. Igualmente, se ha procedido a identificar del total de contratos, aquellos relativos a actuaciones de integración urbanística.

Contrastando los costes con los contratos, no se ha podido realizar el cuadro del listado de actuaciones de integración urbanística con el listado de actuaciones de integración urbanística del caso base total, dado que por un lado hay determinados costes de la ejecución de los contratos que no se imputan al caso base (al ser asumidos por el Ayuntamiento, en virtud de determinadas Adendas como explicaremos más adelante), y por otro lado el listado de contratos es orientativo, no exhaustivo, y no comprende la totalidad de los contratos. Se ha verificado, no obstante, el cuadro del caso base con la contabilidad de LIF.

Dada esta circunstancia la comparativa de desviaciones se ha efectuado comparando el convenio inicial y el estado de liquidación del mismo a 31 de diciembre de 2021, prescindiendo de la licitación-adjudicación de contratos, como se explica más adelante en el presente apartado.

En cuanto a la actualización de costes pendientes de incurrir, se ha ido realizando a lo largo de la vigencia del convenio. Los previstos en el Estudio Inicial se han actualizado a la vista de los previstos en los Proyectos, así como estos últimos a la vista de la ejecución real de las obras.

En cuanto a los costes pendientes de incurrir previstos actualmente relativos a las fases 2 y 3, son los correspondientes a los costes previstos en los proyectos, si bien a 31 de diciembre de 2021 existen proyectos pendientes de contratar, como el proyecto STR Pedregales o el Proyecto Parque Resto Actuación.

En cuanto a si las actuaciones ejecutadas satisfacen los objetivos establecidos (permeabilidad, integración...), **no se han fijado formalmente objetivos a alcanzar con las actuaciones e indicadores de medición.**

ACTUACIONES NO DEFINIDAS COMPLETAMENTE EN EL CONVENIO INICIAL

Las actuaciones previstas en el Convenio no se encuentran completamente definidas en el mismo. El Convenio se basa en el Estudio Informativo del Proyecto de Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Logroño. Aprobación definitiva (19/08/2004)

Convenio 25 julio 2002: costes URBANIZACIÓN	
Actuación	Coste ejecución
Urbanización del entorno de la Estación	1.782.890,00
Urbanización de los terrenos liberados de uso ferroviario	6.671.234,00
TOTAL	8.454.124,00
*El Convenio inicial no prevé desglose de costes por actuaciones	
ESTUDIO INFORMATIVO costes URBANIZACIÓN	
Actuación	Coste ejecución
Fase 1: soterramiento de la zona de la estación. Comprende todas las obras previstas entre la c\Vara de Rey y el final del Estudio	8.454.124,51
Fase 2: desde el origen del proyecto (en el lado Miranda) hasta la c\Marqués de Murrieta	0,00
Fase 3: desde la c\Marqués de Murrieta hasta la c\Vara de Rey	0,00
TOTAL	8.454.124,51

En cuanto a las actuaciones de urbanización, no aparece su cuantificación desglosada en el Convenio inicial, ni tampoco en el Estudio Informativo. **Es manifiesto la falta de detalle de las actuaciones tanto en el Estudio Informativo como en el Convenio inicial.**

Ha de destacarse que en el Estudio Informativo **sólo se cuantifican costes de actuaciones de urbanización en la Fase 1, no así en el resto de Fases.**

Las actuaciones de urbanización suponen, inicialmente, un 4,73% del total de actuaciones según el Convenio inicial.

Por otra parte, hay **aspectos recogidos en el Estudio Informativo que no se recogen en el Convenio y sin embargo son consecuencia necesaria para la realización de las actuaciones previstas en el mismo**. En efecto, el presupuesto recogido en el Convenio inicial no es el “Presupuesto para conocimiento de la Administración” previsto en el Estudio Informativo, sino el “Presupuesto de ejecución por contrata”. De este modo, no tiene en cuenta, entre otros aspectos, los siguientes costes:

- gastos de redacción de los proyectos
- gastos de dirección de obras
- asistencias técnicas
- indemnizaciones por expropiaciones por suelo urbano y no urbano

Los dos primeros se estiman en el Estudio Informativo en un 7% del presupuesto de ejecución por contrata, y las indemnizaciones se estiman en 526.735,27€ y 31.184,67€ para suelos urbanos y no urbanos, respectivamente.

Además, el **Convenio no se pronuncia sobre otros costes**, tales como costes financieros y gastos operativos de la sociedad.

LIF 2002 suscribió con sus socios el 10 de febrero de 2004 un **Contrato Marco** regulador de la relación de la Sociedad con sus socios, para la encomienda a los mismos de las actuaciones contempladas en el Convenio inicial. En dicho convenio se establece que, mediante la suscripción de **adendas** al mismo, se determinarán las condiciones para la realización de cada una de las actuaciones encomendadas por el Consejo de Administración a los socios.

LIF 2002 ha suscrito con el Ayuntamiento una serie de convenios que concretan las actuaciones urbanísticas a realizar, distinguiendo las actuaciones comprendidas en el Convenio de 25 de julio de 2002 de las que no lo están.

ADENDA	Actuación dentro de Convenio inicial	Importe máximo Adenda		
		Concepto	sin IVA	IVA incluido
Convenio entre Ayto Logroño y LIF redacción proyecto Estación de Autobuses, demolición estación ferrocarril y proyecto urbanización fase 1 (bases de financiación)	ACTUACIONES COMPRENDIDAS CONVENIO: régimen general Convenio 25 julio 2002	Cimentación y soportes cota 0. FUERA CONVENIO	n/a	n/a
		Proyecto Estación Autobuses + cúpula FUERA CONVENIO	n/a	n/a
		Dirección cimentación y soportes cota 0. FUERA CONVENIO	n/a	n/a
		Recuperación elementos interés. FUERA CONVENIO	n/a	n/a
Modificado del Convenio entre Ayto Logroño y LIF (bases de financiación)	ACTUACIONES NO COMPRENDIDAS CONVENIO: asume Ayto Logroño.	Importes estimados FUERA CONVENIO	n/a	n/a
		TOTAL dentro Convenio	n/a	n/a
Adenda para la encomienda a ADIF de la redacción y dirección del proyecto correspondiente a la nueva Estación de Autobuses, así como su financiación (sin efecto)	n/a	Redacción proyecto. FUERA CONVENIO	n/a	n/a
		Dirección redacción proyecto. FUERA CONVENIO	n/a	n/a
Anexo a la Adenda para la redacción y dirección del proyecto correspondiente a la nueva Estación de Autobuses	n/a			
Convenio entre Ayto Logroño y LIF para la ejecución de obras de la calle Piqueras-Piquete	Se distingue:			
	1) Obras propias de la urbanización municipal. Financiación Ayto 2) Obras que correspondería imputar a LIF (ACTUACIONES COMPRENDIDAS CONVENIO). Constan en "Separata". Financiación LIF: por tanto: régimen general Convenio 25 julio 2002	Separata	564.682,15	683.265,40
Convenio de colaboración entre Ayto Logroño y LIF para la ejecución de obras de Estación de Autobuses, cúpula, parque	Exposición de motivos: se constata que resulta imposible independizar la construcción de la Estación de Autobuses -NO COMPRENDIDO CONVENIO- del resto de elementos (estructura portante del parque y cúpula de unión) - COMPRENDIDO EN CONVENIO-  El Convenio desglosa el proyecto en 5 capítulos: 1º Estructura: parcialmente financiado por Ayto y LIF. 2º Edificación: financiación Ayto. 3º Instalaciones: financiación Ayto 4º Parque en cubierta estación: financiación LIF 5º Zona parque Oeste: financiación LIF	1º Estructura: parcialmente financiado por Ayto y LIF. <i>El importe indicado es el que corresponde exclusivamente a la parte asumida por LIF en virtud del Convenio Inicial:</i>	5.937.368,38	7.184.215,74
		2º Edificación: FUERA CONVENIO	n/a	n/a
		3º Instalaciones: FUERA CONVENIO	n/a	n/a
		4º Parque en cubierta estación: financiación LIF	1.166.121,56	1.411.007,08
		5º Zona parque Oeste: financiación LIF	1.401.603,15	1.695.939,81
		Seguridad y salud. Residuos	237.509,14	287.386,06
		TOTAL obras dentro Convenio	8.742.602,21	10.578.548,68
		Asistencia técnica	204.884,45	247.910,18
		<i>El importe indicado es el que corresponde exclusivamente a la parte asumida por LIF en virtud del Convenio Inicial:</i>		
		Dirección de Obra	203.500,00	246.235,00
<i>El importe indicado es el que corresponde exclusivamente a la parte asumida por LIF en virtud del Convenio Inicial:</i>				
Convenio de colaboración entre Ayto Logroño y LIF para la contratación de servicios relativos al proyecto de trazado del paso inferior existente en la calle Duques de Najera-Lobete de Logroño	Financiación Ayto. La redacción del nuevo Proyecto NO ESTÁ COMPRENDIDA EN EL ÁMBITO DEL CONVENIO GENERAL de 25 julio 2002			
Convenio de colaboración entre Ayto Logroño y LIF para la contratación de obras Urbanización glorieta Vara de Rey y conexiones Miguel Delibes, solución C paso inferior Duques Najera	Se distingue:			
	1) Obras correspondientes a la Solución C paso inferior Duques de Najera. Financiación Ayto 2) Obras que correspondería imputar a LIF (ACTUACIONES COMPRENDIDAS CONVENIO). Financiación LIF: por tanto: régimen general Convenio 25 julio 2002	Urbanización nueva Glorieta Vara de Rey y Conexiones Mieguel Delibes Duques de Najera y Hermanos Hircio  <i>El importe indicado es el que corresponde exclusivamente a la parte asumida por LIF en virtud del Convenio Inicial:</i>	5.263.615,05	6.368.974,21
Adenda al convenio de colaboración de 8/6/16 de ejecución de obras Estación de Autobuses, cúpula, parque	Exposición de motivos: modificado, altera mediciones y partidas, afectando a los porcentajes, pasando a ser 43,92% LIF y 56,08% Ayto.  A) Respecto al total de la obra: LIF financiación ("cifras y porcentajes" Anexo I): - OBRAS: correspondiente a Estructura de urbanización, cúpula, parque sobre autobuses y parque oeste. Importe sin IVA: 6.507.057,58 Porcentaje: 43,92% - AT: Importe sin IVA: 204.884,45 Porcentaje: 44,12% - DO: Importe sin IVA: 203.500 Porcentaje: 44,12%  Ayto financiación ("cifras y porcentajes" Anexo I): - OBRAS: correspondiente a Estación de Autobuses. Importe sin IVA: 8.310.217,48 Porcentaje: 56,08% - AT: Importe sin IVA: 259.495,55 Porcentaje: 55,88% - DO: Importe sin IVA: medios propios. Porcentaje: 55,88%			
Convenio de colaboración entre Ayto Logroño y LIF para la ejecución de obras Urbanización glorieta Vara de Rey y conexiones Miguel Delibes, solución C paso inferior Duques Najera	LIF financiará un importe máximo de 3.431.462,34€.	<i>El importe indicado es el que corresponde exclusivamente a la parte asumida por LIF en virtud del Convenio Inicial:</i>	3.431.462,34	4.152.069,43



Teniendo en cuenta que en las fases 2 y 3 no se han realizado actuaciones, se observa que el coste máximo de las Adendas y Convenios relativos a la fase 1 del proyecto superan en un 263% el coste previsto en las actuaciones relativas a la fase 1 del Convenio inicial (en realidad, del Estudio Informativo en el que se basa el Convenio inicial).

Cuadro comparativo de costes previstos integración urbanística: convenio inicial vs adendas que desarrollan			
Actuación	Coste ejecución Convenio IVA INCLUIDO	Coste ejecución Adendas IVA INCLUIDO	% de Adendas/Convenio
Fase 1: soterramiento de la zona de la estación. Comprende todas las obras previstas entre la c\Vara de Rey y el final del Estudio	8.454.124,51	22.277.002,91	<b>263,50%</b>
Fase 2: desde el origen del proyecto (en el lado Miranda) hasta la c\Marqués de Murrieta	0,00	0,00	n/a
Fase 3: desde la c\Marqués de Murrieta hasta la c\Vara de Rey	0,00	0,00	n/a

No obstante, ha de tener en cuenta los matices señalados anteriormente con respecto al coste previsto en el Convenio inicial:

- El presupuesto de ejecución del Convenio Inicial incluye el IVA vigente en el momento de su redacción, del 16%.
- El presupuesto recogido en el Convenio inicial no es el “Presupuesto para conocimiento de la Administración” previsto en el Estudio Informativo, sino el “Presupuesto de ejecución por contrata”. De este modo, no tiene en cuenta, entre otros aspectos, el proyecto de obra ni la dirección de obra, estimado inicialmente en un 7% del total.

Además, hay que tener en cuenta el efecto de la inflación dada la diferencia temporal entre el Convenio inicial y las Adendas.

En cuanto a las modificaciones previstas en los Convenios con respecto a las previstas en el Estudio Inicial, ha de señalarse que los Convenios distinguen actuaciones comprendidas en el Convenio inicial de aquellas que no lo están.

El régimen general recogido es el siguiente:

- En cuanto a las actuaciones urbanísticas no previstas en el Convenio inicial, los sucesivos convenios señalan que la financiación es asumida por el Ayuntamiento.

- En cuanto a las actuaciones urbanísticas previstas en el Convenio inicial, los sucesivos convenios señalan que la financiación corresponde a LIF 2002, siendo de aplicación el Convenio inicial de 25 de julio de 2002.

No obstante, los sucesivos convenios recogen determinadas especificidades:

- Estación de Autobuses (proyecto): además de distinguir las actuaciones comprendidas en el convenio de las que no lo están, inicialmente el convenio de 7 de septiembre de 2010 considera parcialmente comprendidas en el convenio inicial la cúpula de unión entre estaciones, a la que se imputa 50% Ayuntamiento de Logroño y 50% LIF 200 en virtud del Convenio inicial. Sin embargo, el Modificado de Convenio aprobado el 10 de enero de 2013 considera incluida la cúpula en el concepto “urbanización”, de modo que corresponde a LIF 2002 financiar el 100% de la misma.

- Estación de Autobuses (obra): según el convenio de 8 de junio de 2016, dada la imposibilidad de independizar la construcción de la estación de autobuses de la estructura portante del parque y cúpula de unión, las obras se desglosan en 5 capítulos (1 cofinanciado por LIF y Ayuntamiento, 2 y 3 financiado por Ayuntamiento, 4 y 5 financiado por LIF). Se calculan unos porcentajes en base a esa distribución para la financiación de dirección de obra y asistencias técnicas. La Adenda de 20 de enero de 2020 recoge la variación de los porcentajes una vez acordado el modificado, que altera mediciones y partidas.

- Nudo de Vara de Rey: si bien en origen LIF 2002 asumía la financiación de las obras de urbanización correspondientes, excluyendo las obras correspondientes a la solución C del paso inferior; una vez desarrollado el proyecto alternativo que suprime dicha Solución se acuerda en el Convenio de fecha 23 de febrero de 2021 que LIF financiará un importe máximo de 3.431.462,34€, siendo el importe concreto a financiar el que resulte de la adjudicación.

Finalmente, en cuanto a modificaciones de proyectos en materia urbanística, ya hemos analizado en este apartado las variaciones que han tenido lugar en Vara de Rey. La resolución del contrato de obras ha dado lugar a la correspondiente indemnización al contratista. El reparto de la indemnización es el siguiente:

CONCEPTOS INDEMNIZATORIOS		REPARTO (SIN IVA)	
		LIF	AYTO
<b>LUCRO CESANTE</b>	<b>113.246,88</b>	--	113.246,88
<b>RETRASOS Y SUSPENSIÓN</b>	<b>475.526,21</b>	312.167,39	163.358,82
<b>MATERIALES ACOPIADOS</b>	<b>78.469,93</b>	28.800,80	49.669,13
<b>TOTAL (SIN IVA)</b>	<b>667.243,02</b>	<b>340.968,19</b>	<b>326.274,83</b>

COMPETENCIAS

El Convenio de 25 de julio de 2002 recoge en el apartado décimo los cometidos de la SIF, que en principio son funciones de coordinación, pudiendo realizar la ejecución de determinadas obras cuando sea conveniente para la coordinación siempre y cuando así se acuerde con los socios. Se transpone parcialmente dicho artículo:

*“La Sociedad coordinará la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte a que hace mención este Convenio, sin perjuicio de las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo corresponden al Ayuntamiento de Logroño y a la Comunidad Autónoma de La Rioja, y en materia ferroviaria, al Ministerio.*

*Los estudios, proyectos y obras serán ejecutados por el organismo competente en la materia, siendo posible, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las Instituciones firmantes de este Convenio deleguen en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas obras, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas.”*

Por tanto, según el Convenio inicial, en materia de ordenación del territorio y urbanismo las actuaciones competen al Ayuntamiento de Logroño, sin perjuicio de las actuaciones de coordinación que corresponden a LIF 2002.

La posibilidad recogida en el convenio de encomendar la ejecución de obras al Ayuntamiento se ha llevado a cabo de forma residual, habiendo sido LIF 2002 la ejecutora de casi la totalidad de actuaciones urbanas.

En consecuencia, la función final de LIF 2002 no es meramente instrumental, relativa a la financiación y coordinación entre socios, como ocurre en las actuaciones ferroviarias.

A diferencia de las actuaciones de integración ferroviaria, que han sido ejecutadas y licitadas por ADIF, las actuaciones de integración urbanística han sido ejecutadas y licitadas directamente por LIF 2002 y no por el Ayuntamiento de Logroño, con alguna excepción:

- Obras Piqueras-Piquete: ejecutado y licitado por el Ayuntamiento de Logroño.
- Obras Nudo de Vara de Rey: ejecutado y licitado inicialmente por LIF 2002. Tras la resolución del Convenio y el contrato de obras, el Convenio de 23 de febrero de 2021 establece que la ejecución y licitación corresponde al Ayuntamiento de Logroño.

Además de las actuaciones anteriores, han de tenerse en cuenta las obras de fase 1 licitadas por Adif que tienen la consideración de obras de urbanización de acuerdo con el acta nº2 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de fase 1, con importe de 21.333.019,97€.

En cuanto a la forma de asunción de la financiación por la SIF, los sucesivos Convenios han definido la forma de facturación, en función de a quién corresponde la ejecución y la financiación:

ADENDA	Fecha Adenda	Ejecución según Adenda	Licitación según Adenda	Esquema facturación Adenda
Convenio entre Ayto y LIF para redacción Proyecto Estación de Autobuses, ejecución obras 1ª fase, recuperación de elementos de interés y proyecto de urbanización fase 1 (bases de financiación)	07/09/2010	LIF redactará proyectos técnicos. Éstos son aprobados por Ayto y por ADIF.  LIF contratará ejecución obra primera fase cimentación y soportes cota 0; así como recuperación de elementos de interés.	LIF	Contratista factura a LIF. Y LIF liquida al Ayto por el importe correspondiente.  Cada actuación tiene BASES DE FINANCIACIÓN. En dichas bases se fijan los abonos del Ayto a LIF en función ejecución del programa de trabajo.  BASES DE FINANCIACIÓN: establecen los % y condicionantes del pago de las actuaciones.
Modificado del Convenio entre Ayto y LIF para	10/01/2013	En todo lo no contemplado en el modificado, rige lo dispuesto en el	LIF	Contratista factura a LIF. Y LIF liquida al Ayto por el importe correspondiente.
Adenda para la encomienda a ADIF para la redacción y dirección del proyecto Estación de Autobuses, así como su financiación  SIN EFECTO	23/04/2013	ADIF, por medios propios o licitación	ADIF	Recoge que ADIF emite facturas a LIF
Anexo a Adenda para la encomienda a ADIF para la redacción y dirección del proyecto Estación de Autobuses, así como su	29/07/2013	Redacción del proyecto: ADIF, por medios propios o licitación  Dirección de obra: ADIF, por medios propios o licitación; y el Ayto Logroño	n/a	n/a
Convenio entre Ayto y LIF para la ejecución de obras de la calle Piqueras - Piquete	06/08/2014	Ayto Logroño	Ayto Logroño	El Ayto Logroño aprueba las certificaciones de obra de la "Separata" (obras que correspondería ejecutar a LIF), para distinguir de las propias de urbanización municipal.  Aprobadas las certificaciones, el Ayto expide factura a LIF, que
Convenio de colaboración entre Ayto y LIF para ejecución de obras Estación de Autobuses, cúpula, parque sobre estación de	08/06/2016	Exposición de motivos: necesidad de coordinación, aunque las actuaciones correspondan a partes distintas, deben ser licitadas por una de las partes: LIF	LIF: - las obras en su totalidad, - la Asistencia Técnica en su totalidad,	LIF paga al contratista. En cada factura del contratista consta la parte a cargo de LIF y la correspondiente al Ayto. El Ayto paga a LIF.
Convenio de colaboración entre Ayto y LIF para contratación de servicios relativos al proyecto de trazado del paso inferior existente en la calle Duques de Nájera - Lobete de Logroño	28/04/2017	LIF	LIF	LIF paga al contratista. El Ayto paga a LIF.
Convenio de colaboración entre Ayto y LIF para contratación de obras de construcción de urbanización de la nueva glorieta de Vara de Rey y conexiones Miguel Delibes	17/05/2018	LIF	LIF - las obras en su totalidad, - la Asistencia Técnica en su totalidad	Contratista factura a LIF. Y LIF liquida al Ayto por el importe correspondiente.
Convenio entre Gobierno CCAA, Ayto Logroño y LIF para Indemnización derribo inmueble propiedad de CCAA	07/06/2019	En el marco de actuaciones obras de construcción de urbanización de la nueva glorieta de Vara de Rey y conexiones Migeul Delibes con Duques de Nájera y Hermanos Hircio con Belchite, solución C al paso inferior de Duques de Nájera: es necesario derribo de edificio propiedad de CCAA. Importe indemnización, a pagar por LIF: 341.639,84		
Adenda al Convenio de Colaboración de fecha 8/6/2016 entre Ayto y LIF de ejecución de obras de la futura estación de autobuses, cúpula, parque estación de autobuses y parque oeste (proyecto modificado)	20/01/2020	LIF	n/a	n/a
Convenio de colaboración entre Ayto y LIF para la ejecución de obras construcción urbanización intesección Vara de Rey con Duques de Nájera y Miguel Delibes con Entorno nueva estación Autobuses	23/02/2021	Ayto Logroño	Ayto Logroño	Ayto paga al contratista. El Ayto hace liquidación. LIF paga a Ayto.
Contrato LIF - Vecinos Vara de Rey	13/07/2021	A) Obras de acceso, portal de edificio y adecuación del ascensor: Ayto Logroño B) Obras de acondicionamiento del local propiedad de NUEVA RIOJA: NUEVA RIOJA C) Otros gastos: NUEVA RIOJA	A) Obras de acceso, portal de edificio y adecuación del ascensor: Ayto Logroño B) Obras de acondicionamiento del local propiedad de NUEVA RIOJA: NUEVA RIOJA C) Otros gastos: NUEVA RIOJA	no consta

Por tanto, se puede resumir de la siguiente forma:

- A) Convenios que establecen que la ejecución corresponde a LIF 2002: LIF 2002 para ejecutar las actuaciones se encarga de la licitación. El contratista emite factura, y a su vez LIF 2002 liquida al Ayuntamiento por la parte correspondiente.
- B) Convenios que establecen que la ejecución corresponde a los socios: el Ayuntamiento, o ADIF en su caso, ejecutan las actuaciones mediante licitación. El contratista emite factura, y a su vez el socio liquida a LIF por la parte correspondiente.

#### REGISTRO CONTABLE DE LAS ACTUACIONES DE INTEGRACIÓN URBANÍSTICA

Las actuaciones de integración urbana se han registrado en el balance como "anticipos a proveedores ...", cuenta 407 - activo (existencias), al igual que las actuaciones de integración ferroviaria.

No obstante, a diferencia de las actuaciones de integración ferroviaria, las actuaciones de integración urbanística no se utilizan como contraprestación a ADIF por la futura entrega de terrenos.

**Si bien entendemos correcta su contabilización como existencias, resulta necesario poner de manifiesto que, suponiendo que se proceda a su entrega al Ayuntamiento de Logroño, no consta en el momento actual cuál es el criterio que utilizará la Sociedad en relación a dicha entrega.**

En el apartado séptimo de resultados de trabajo analizamos de forma más detallada el registro contable de las actuaciones de integración urbanística.

#### ANÁLISIS DEL CRONOGRAMA

El Convenio de 25 de julio de 2002 no recoge un cronograma de ejecución. No obstante, el 20 de enero de 2004 el Consejo de Administración de LIF aprueba el cronograma de actuaciones de la sociedad. Dicho cronograma contempla la redacción del Plan Especial de Ferrocarril y del Proyecto

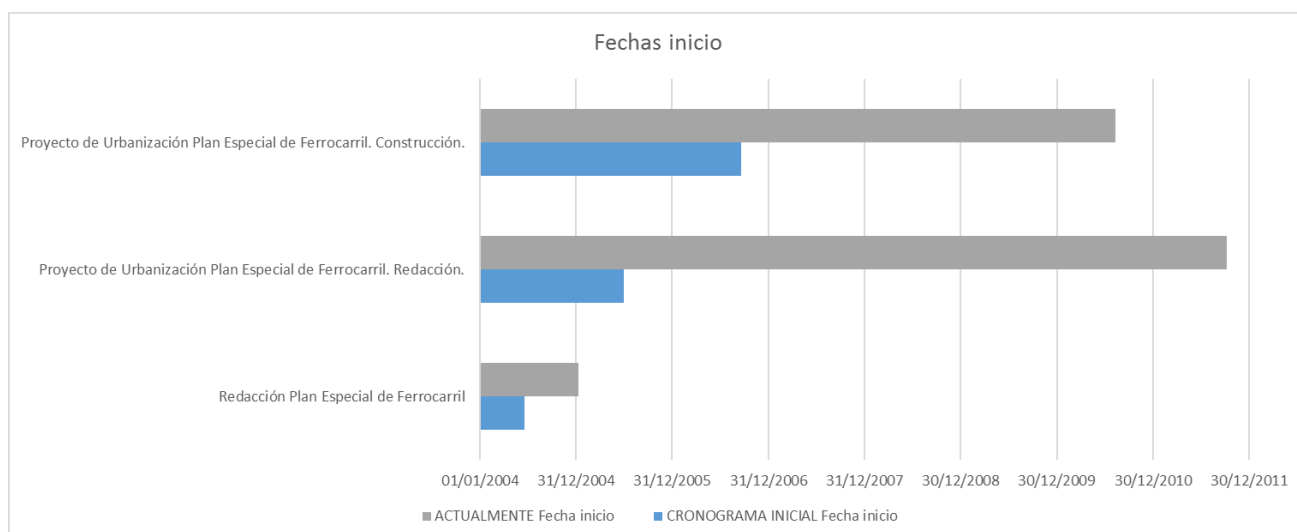
de Urbanización Plan Especial de Ferrocarril, así como la construcción de las obras del Proyecto de urbanización.

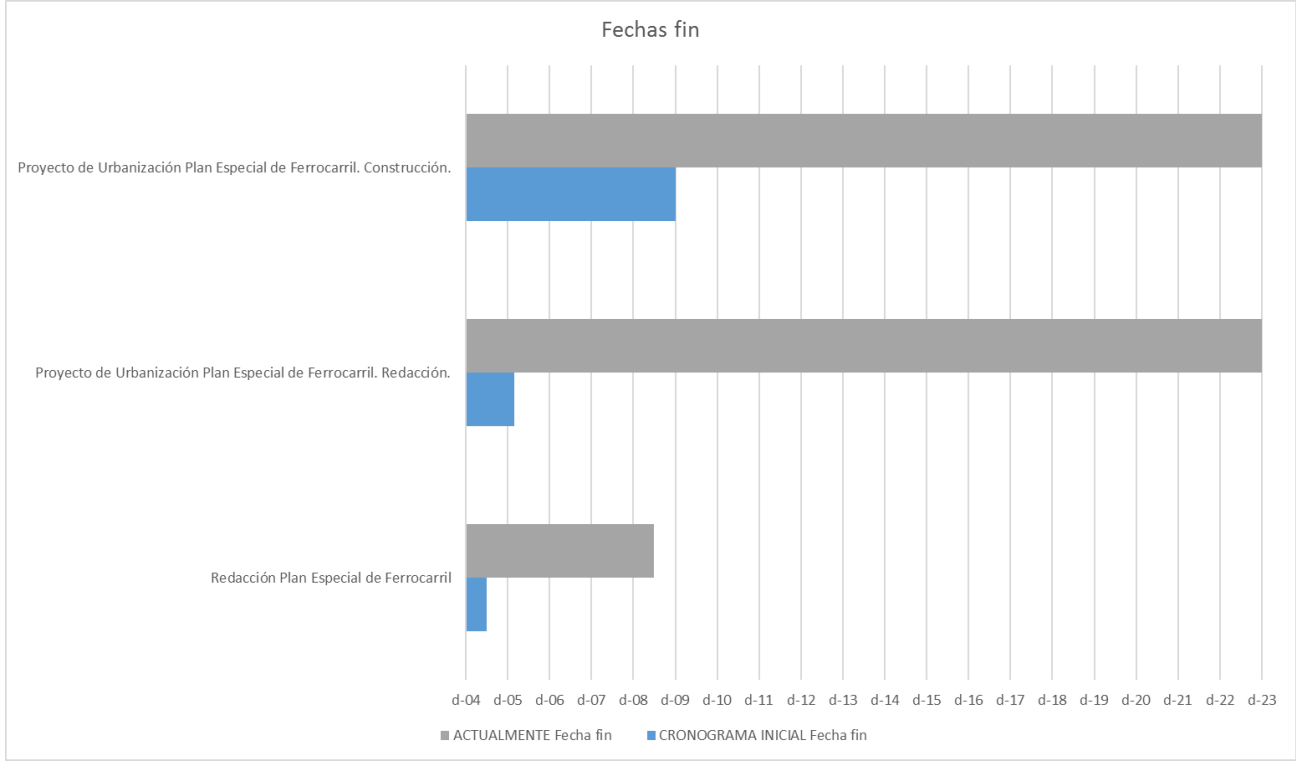
Junto con las actuaciones se señalan las fechas de ejecución de las mismas, comenzando a inicios del año 2004, y **terminando a el 31 de diciembre de 2009. A 31 de diciembre de 2021 continúan ejecutándose actuaciones de integración urbanística.**

Analizados los Convenios y Adendas relativas a actuaciones de integración urbana, no se prevén plazos de ejecución, remitiéndose al contrato que se firme posteriormente con el adjudicatario de acuerdo a los pliegos.

Se ha analizado el cronograma correspondiente al ejercicio 2021 y se ha contrastado con el inicial. En cuanto a las actuaciones recogidas en el cronograma inicial cuya ejecución se ha realizado o está previsto realizar conforme el cronograma actual, relativas a la integración urbana, se analizan a continuación los plazos:

ACTUACIONES DE URBANIZACIÓN	CRONOGRAMA INICIAL	CRONOGRAMA INICIAL	ACTUALMENTE	ACTUALMENTE	DESVIACIÓN	
	Fecha inicio	Fecha fin	Fecha inicio	Fecha fin	En fechas inicio (días)	En fechas finales (días)
Redacción Plan Especial de Ferrocarril	20/06/2004	01/07/2005	10/01/2005	30/06/2009	204	1460
Proyecto de Urbanización Plan Especial de Ferrocarril. Redacción.	01/07/2005	01/03/2006	07/10/2011	31/12/2023	2289	6514
Proyecto de Urbanización Plan Especial de Ferrocarril. Construcción.	20/09/2006	31/12/2009	09/08/2010	31/12/2023	1419	5113





Dado que no se desglosan las actuaciones de urbanización no es posible determinar la actuación específica que genera esa desviación.

Se han analizado 3 contratos, correspondientes a la Estación de Autobuses, cúpula y urbanización, que en cuantía representan el 61% del coste total de actuaciones urbanísticas imputadas al caso base.

En tales contratos se aprecia un retraso en la ejecución de las actuaciones. En el contrato de obras se han ido acordando un total de 7 prórrogas, además del modificado, que conlleva una suspensión en la ejecución de los elementos afectados. Las causas son por un lado los nuevos elementos afectados por el modificado, para el cual es necesaria la licitación del proyecto modificado de la estructura de la cúpula, y por otro, los retrasos en la fabricación de elementos así como suministros por la crisis generada por el Covid 19. Los contratos de dirección de obra y asistencia técnica, al estar necesariamente vinculados a la duración del contrato de obra, se han ido prorrogando sucesivamente (5 prórrogas) hasta la finalización de las mismas.



Contrato	Plazo ejecución pliegos	Fin plazo previsto	Fin plazo tras modificado	Fin plazo real	Diferencia días	Prórrogas	Justificación prórrogas
CONTRATO DE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES, CÚPULA Y URBANIZACIÓN DEL PARQUE SOBRE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Y PARQUE OESTE DE LOGROÑO	18 meses	12/07/2018	12/02/2019	30/10/2020	841	1ª Prórroga: 13/01/2019 2ª Prórroga: 13/06/2019 3ª Prórroga: 31/07/2019 4ª Prórroga: 30/09/2019 5ª Prórroga: 30/11/2019 6ª Prórroga: 22/08/2020 7ª Prórroga: 22/09/2020	1) Modificado: suspensión temporal parcial obras 8 meses (elementos afectados por el modificado); 2) Covid 19: retraso fabricación estructura cúpula y retraso suministro proveedores
CONTRATO DE DIRECCION DE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES, CÚPULA Y URBANIZACIÓN DEL PARQUE SOBRE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Y PARQUE	vinculado duración contratación obras	30/08/2017	N/A	17/02/2021	1267	1ª Prórroga: 28/02/2019 2ª Prórroga: 28/06/2019 3ª Prórroga: 28/02/2020 4ª Prórroga: 30/09/2020 5ª Prórroga: 30/11/2020	Ligado a contrato de obras
ASISTENCIA TÉCNICA DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES, CÚPULA Y URBANIZACIÓN DEL PARQUE SOBRE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Y PARQUE	vinculado duración contratación obras	30/08/2017	N/A	10/02/2021	1260	1ª Prórroga: 28/02/2019 2ª Prórroga: 28/06/2019 3ª Prórroga: 28/02/2020 4ª Prórroga: 30/09/2020 5ª Prórroga: 30/11/2020	Ligado a contrato de obras

Por otro lado, en cuanto a las actuaciones en Vara de Rey, es evidente que la resolución del contrato inicial, el estudio de alternativas y la nueva licitación ha generado un retraso en la ejecución de las actuaciones.

### DESVIACIONES EN EL PRESUPUESTO

Por un lado, se realiza un seguimiento periódico de la ejecución, analizando las desviaciones. En caso de desviaciones relevantes, que requieren de un modificado, se procede a la firma del mismo.

### Cuadro de desviaciones:

A los únicos efectos de analizar las desviaciones, no se han tenido en cuenta las actuaciones de integración de urbanización que forman parte del acta nº 2 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de la fase 1, y cuya ejecución ha correspondido a Adif (se analizan en el apartado segundo de resultados de trabajo junto con las restantes actuaciones de integración ferroviaria).

A diferencia de las actuaciones de integración ferroviaria, donde el convenio y el estudio informativo distinguen las principales actuaciones, en las actuaciones de integración urbanística no se detallan ni se desglosan las actuaciones.

Según el Convenio inicial, se estimaba un coste de 7.288.037,93€. A 31 de diciembre de 2021, los costes de integración urbanística se estiman en 37.629.081,68€. Por tanto, se observa una **desviación de aproximadamente 30 millones**, todo ello prescindiendo del Impuesto sobre el Valor Añadido.

**No obstante, hay costes que no se tienen en cuenta en el convenio de 25 de julio de 2002 y sí se han contemplado en la estimación actual al derivar necesariamente del mismo:**

- costes no incluidos en el convenio: proyectos, dirección de obra, asistencias técnicas, indemnizaciones. Suponen un importe aproximado de 4 millones.
- actuaciones no incluidas en el convenio: el convenio inicial prevé únicamente costes de urbanización en la fase 1 (actuaciones PERI ferrocarril). Por tanto, no se recogen costes de urbanización en las fases 2 y 3, que actualmente se estiman en aproximadamente 13 millones.

Prescindiendo de tales actuaciones no recogidas en el convenio inicial, la desviación en conceptos sí recogidos sería de aproximadamente 13 millones, esto es, un 176,92%.

Todo ello teniendo en cuenta que hay actuaciones que no se recogen en el convenio inicial y son financiadas directamente por el Ayuntamiento de Logroño (ya sea por facturación directa del contratista, o a través de LIF 2002), por lo que no serán objeto de consideración en el presente informe a efectos de cálculo de costes y desviaciones.

El importe de gasto máximo previsto en los Convenios y Adendas como incluido en el convenio inicial es un 263,50% superior al previsto en el Convenio inicial. No obstante lo anterior, el coste real de ejecución está siendo inferior al previsto en las Adendas y correspondientes licitaciones.

Gasto/Ingreso	Coste segun Estudio Informativo sin IVA	Coste inicial previsto (Importes sin IVA, aunque convenio sí lo incluya)	Coste total estimado actual. Incluido pendiente. Caso Base (sin IVA)	Ejecutado a 31/12/21 (sin IVA)	Pendiente de ejecutar (sin IVA)	Desviación	Desviación %
<b>INTEGRACIÓN URBANÍSTICA</b>							
URBANIZACIÓN DESARROLLO PLAN URBANÍSTICO	0,00	0,00	20.182.353,33	9.924.687,07	10.257.666,26	12.894.315,40	<b>176,92%</b>
URBANIZACIÓN ENTORNO ESTACION	1.536.974,14	1.536.974,14					
URBANIZACIÓN TERRENOS LIBERADOS	5.751.063,79	5.751.063,79					
Proyectos	0,00	No previsto	407.918,36	307.523,67	100.394,69	N/A	N/A
Dirección Obra y Asistencia Técnica	0,00	No previsto	1.082.330,05	782.890,46	299.439,59	N/A	N/A
INDENIZACIONES	No previsto	No previsto	2.063.510,27	1.909.924,51	153.585,76	N/A	N/A
TOTAL FASE 1	7.288.037,93	7.288.037,93	23.736.112,01	12.925.025,71	10.811.086,30	N/A	N/A
FASE 2 DO Y AT	No previsto	No previsto	285.734,52	0,00	285.734,52	N/A	N/A
FASE 2 OBRAS	0,00	0,00	8.816.880,03	0,00	8.816.880,03	N/A	N/A
FASE 3 DO Y AT	No previsto	No previsto	476.701,88	0,00	476.701,88	N/A	N/A
FASE 3 OBRAS	0,00	0,00	4.333.653,26	0,00	4.333.653,26	N/A	N/A
TOTAL INCLUIDO CONVENIO (excl. fases 2 y 3 + conceptos fuera convenio)	7.288.037,93	7.288.037,93	20.182.353,33	9.924.687,07	10.257.666,26	26.044.848,69	<b>357,36%</b>
TOTAL EXCLUIDO CONVENIO	-	-	17.446.728,35	3.000.338,64	14.446.389,71	-	N/A
TOTAL (INCLUIDO + EXCLUIDO)	<b>7.288.037,93</b>	<b>7.288.037,93</b>	<b>37.529.081,68</b>	<b>12.925.025,71</b>	<b>24.704.056,97</b>	-	-

### ANÁLISIS DE LA CONTRATACIÓN

Se ha procedido a realizar un muestreo de los contratos licitados por LIF 2002, solicitando los expedientes de contratación correspondientes. Del análisis de los expedientes se ha comprobado el cumplimiento de la normativa de contratación por parte de LIF. No obstante:

- Hay un contrato SARA cuya licitación no se ha publicado en la plataforma de contratación (expediente 118-15).
- La duración de dos contratos menores es superior a un año (son contratos de asistencia técnica ligados a una obra, expedientes 108-15 y 109-15).

Adicionalmente, no se ha podido comprobar la publicidad de las instrucciones de contratación, aprobadas por el Consejo de Administración el 11 de diciembre de 2008. El personal de LIF 2002 señala que las publicó en la Plataforma de Contratación (de acuerdo con el artículo 191 del RDL 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público), pero a raíz de la entrada en vigor de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, que suprime la operativa de las instrucciones de contratación, deja de publicarse en Plataforma de contratación.

#### 4. APORTACIONES DE SUELO A CAMBIO DE OBRA FUTURA

El convenio de 25 de julio de 2002 dispone lo siguiente:

Quinto.- “(...) Para la formalización de la puesta a disposición de los terrenos, se suscribirán acuerdos específicos en los que se concretarán las contraprestaciones a recibir por los propietarios del suelo, que consistirán en la financiación de las infraestructuras ferroviarias previstas en el Anexo I en lo que exceda de la cantidad prevista en la cláusula siguiente”.

“Octavo.—En la medida que las obras redundan en beneficio del municipio, el Ayuntamiento de Logroño cederá gratuitamente a la sociedad, mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico municipal que le corresponda, a fin de coadyuvar a costear las inversiones que se realicen en los términos del presente Convenio”.

Por lo que respecta a la cesión del aprovechamiento urbanístico municipal, en virtud del Convenio el Ayuntamiento no entrega terrenos al conjunto de la operación, sino que únicamente aporta, con carácter gratuito, “el aprovechamiento urbanístico municipal que le corresponda”. En consecuencia, no existe aportación de suelo a cambio de obra futura.

Como se detalla en el apartado tercero de resultados de trabajo, la Modificación del Plan General Municipal de Logroño de 7 de noviembre de 2013 (BOR 20 noviembre 2013) recoge la ampliación del ámbito de la actuación del Plan Especial y el incremento del aprovechamiento urbanístico, hasta los hasta los 131.690 m<sup>2</sup>t, de los cuales 127.447 se corresponden con parcelas de Adif.

Dicho aprovechamiento urbanístico se corresponde con el 10% de cesión municipal obligatoria por ley.

Según señala LIF 2002, el sistema de gestión previsto para la transmisión de terrenos de ADIF a LIF 2002 era inicialmente la expropiación. A fecha 31 de diciembre de 2021, LIF 2002 había licitado la redacción del proyecto de expropiación, pese a lo cual la expropiación no ha tenido lugar.

No hay referencia ni en el convenio ni en otra documentación respecto a la forma en la que dicha cesión deba realizarse (resolución administrativa, escritura notarial, etc.). No obstante resulta necesario hacer constar tres aspectos:

A) Pueden derivarse liquidaciones tributarias relativas a la cesión/donación.

B) Se ha comprobado que tal aportación no está contabilizada por LIF 2002. Cuando tenga lugar la cesión gratuita del 10% del aprovechamiento municipal, entendemos que se registrará contablemente como una aportación de socios exclusivamente en la parte proporcional a su participación a su capital, es decir un 25%, mientras que el resto se correspondería a una subvención.

C) Entendemos que la cesión gratuita se refiere exclusivamente a los derechos urbanísticos del 10% establecidos por ley, que no deberán tenerse en cuenta en el cálculo del valor de los terrenos en la tasación de SEGIPSA. Así mismo, de existir terrenos del propio Ayuntamiento o Comunidad Autónoma, se les dará un tratamiento similar a las aportaciones del grupo Fomento.

Por lo que respecta a la entrega de obra ferroviaria a cambio de terrenos, el convenio de 25 de julio de 2002 lo contempla en su apartado octavo, arriba transcrito.

**El convenio de 25 de julio de 2002 no hace referencia al tratamiento que haya de darse a las diferencias que puedan surgir entre el valor de los terrenos (tasados por SEGIPSA) y el valor de la obra ferroviaria.**

El convenio para la transmisión de suelos de 23 de diciembre de 2004 prevé lo siguiente:

Expositivo II: (...) *“Para la formalización de la citada entrega se suscribirán convenios específicos entre la Sociedad y los propietarios de suelos en los que se concretarán las contraprestaciones a recibir que consistirá en la financiación de las obras ferroviarias definidas en el Anexo 1 en lo que exceda de la cantidad de 30.000.000€”.*

Cláusula 2: *“El precio o justiprecio que regirá las sucesivas enajenaciones será establecido, en cada caso, en función del valor de los terrenos que sean objeto de transmisión, de las cargas o gravámenes que les afecten y de la situación física y posesoria en que se encuentren, conforme a tasación efectuada por la Sociedad Pública de Tasaciones SEGIPSA dependiente de la Dirección General de Patrimonio del estado, siendo abonado por Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A., mediante entrega de obra ferroviaria ó, por acuerdo entre las partes, en efectivo”.*

De la literalidad del convenio se desprende una disyuntiva en la forma de pago, que es o bien por entrega de obra ferroviaria, o bien en efectivo si así lo acuerdan las partes interesadas. Por tanto, sigue sin contemplarse el tratamiento que haya de darse a las diferencias que puedan surgir entre el valor de los terrenos (tasados por SEGIPSA) y el valor de la obra ferroviaria.

Tampoco se tiene en cuenta el efecto del tiempo en el valor monetario registrado en los anticipos de obra, pese al importante periodo entre ambos momentos temporales.

En cuanto a la forma de valorar la entrega de obra ejecutada por LIF 2002, las cuentas anuales de 2021 recogen una cuenta de existencias que incluye, además de las obras calificadas como “anticipos a proveedores” (cuenta 407) por importe de 175.327.627,75€, “otros aprovisionamientos” (cuenta 320) por importe de 76.804.855,07€ (incorporación de gastos financieros, gastos operativos y varios).

<b>Anticipo a proveedores</b>		<b>175.327.627,75</b>
407010100	Anticipo Proyecto Ferroviario	2.351.355,78
407010101	Anticipo Proyecto muros y losas	1.491.977,19
407010102	Anticipo Proyecto urbanización	726.924,32
407020017	Proyecto Los Lirios	247.933,88
407030000	Anticipos a ADIF (Fase Previa)	11.554.109,20
407040002	Anticipos a ADIF (Arrúbal)	981.616,79
407050003	Anticipos a ADIF (Est Prov)	2.211.215,57
407060500	Anticipos Fase 1 ferroviario	66.653.792,28
407060501	Anticipos Fase 1 muros y losas	42.293.020,28
407060502	Anticipos Fase 1 urbanización	20.606.095,67
407070011	Anticipo subestación de tracción	3.888.350,17
407080300	P.E, Mod PGML, Reparcelación	429.912,85
407090301	Derribos e indemnizaciones	2.131.345,37
407100304	Piqueras Piquete	399.301,63
407110305	Tres rotondas	77.719,15
407120306	Lobete	35.920,00
407130150	Anticipos OBRA V. REY LIF	1.761.737,75
407130151	Anticipos OBRA V. REY Ayunt	112.416,79
407140302	Parque resto actuación	6.000,00
407150308	Pedregales	150.183,11
407160120	Anticipo OBRA E. de A. LIF	7.932.906,62
407160121	Anticipo OBRA E.A. de Ayunt	9.283.793,35
Actuaciones de integración ferroviaria		<b>87.888.373,67</b>
Actuaciones de urbanización		43.654.256,61
Actuaciones de urbanización imputables Ayto		9.396.210,14
Actuaciones de urbanización imput LIF		<b>34.258.046,47</b>
Muros y losas		43.784.997,47

Las actuaciones de urbanización se han registrado en el balance como "anticipos a proveedores ...", cuenta 407 - activo (existencias), al igual que las actuaciones de integración ferroviaria. No obstante, a diferencia de las actuaciones de integración ferroviaria, entendemos que las actuaciones de integración urbanística no se utilizan como contraprestación a ADIF por la futura entrega de terrenos.



Finalmente, en cuanto a las actuaciones de urbanización que ha ejecutado LIF pero corresponden al Ayuntamiento (obras de Vara de Rey y Estación de Autobuses cuya financiación asume el Ayuntamiento en virtud de los Convenios), constan en el balance como “anticipos de proveedores” si bien dichos anticipos ya se han cancelado al abonar el Ayuntamiento las cantidades correspondientes. En efecto, en vez de cancelar el anticipo conforme se producían los pagos del Ayuntamiento, se ha ido reconociendo un activo en la cuenta 438 “anticipo clientes – Ayunt Logroño”. A día de hoy, el importe de dicha cuenta es igual al sumatorio de las cuentas 407130151 (112.416,79€) y 407160121 (9.283.793,35€).

**Entendemos que sería más razonable la cancelación de las cuentas de anticipo de proveedores 407130151 y 407160121, en lugar de reconocerlas y a su vez reconocer un activo de anticipo de clientes por importe equivalente.**

Por otro lado, por lo que respecta a la cuenta de “otros aprovisionamientos” (cuenta 320), el desglose es el siguiente:

<b>320</b>	<b>Elementos y conjuntos incorporables</b>	<b>76.804.855,07</b>
320000001	Activacion Gastos	9.935.255,05
320000002	Activación Costes Financieros	66.845.607,08
320600700	Varios Fase I	23.992,94

Como se puede apreciar, **no consta desglose** de dichos gastos o imputación alguna a actuaciones de integración ferroviaria o de urbanización, en su caso.

Como señalamos en el apartado séptimo del programa de trabajo, **no compartimos el criterio utilizado por LIF 2002 contabilizando la activación de gastos y costes financieros en una cuenta separada e independiente de los activos a los que han de incorporarse. Entendemos que, de acuerdo a los criterios del ICAC dichos costes pueden incrementar el valor de las existencias en curso, pero siempre deben imputarse a una obra o activo en concreto.**

Sin perjuicio del tratamiento contable que ocasione la permuta, han de considerarse los efectos de estas diferencias de valor por exceso o defecto en el esquema de financiación. Así, pueden existir dos escenarios:

- Que el valor de las obras entregadas sea menor al valor de los terrenos aportados: si se da el tratamiento previsto en la literalidad del convenio, esto es, sin compensación en efectivo de las diferencias, se produciría un beneficio para LIF 2002 (y por tanto, para todos los socios en su porcentaje accionarial) que supone a su vez una financiación dada por un socio concreto por la diferencia entre la aportación de terrenos y los bienes recibidos a cambio, debiendo remarcarse que esa **financiación concedida no sería proporcional a su participación en el capital social**. Es decir, **no es neutral para los socios**, ya que el socio concreto se ve perjudicado al no estar asumiendo esa falta de recuperación de valor total de los terrenos aportados.

- Que el valor de las obras entregadas a un socio supere el valor de los terrenos aportados por el mismo: si se da el tratamiento previsto en la literalidad del convenio, esto es, sin compensación de las diferencias, se producirá una pérdida para LIF 2002 (y por tanto, para todos los socios en su porcentaje accionarial) que supone a su vez una ganancia obtenida por un socio concreto por la diferencia entre la aportación de terrenos y los bienes recibidos a cambio, debiendo remarcarse que esa **participación en los beneficios de la sociedad no es proporcional a su participación en el capital social**. Es decir, **no es neutral para los socios**.

A 31 de diciembre de 2021, el valor contable de los anticipos a proveedores es de 175.327.627,75€, de los cuales 87.888.373,67€ se corresponden con actuaciones de integración ferroviaria (sin tener en cuenta, en su caso, los muros y losas por importe de 43.784.997,47€).

El importe al que se valoran las existencias en el balance incluye otros aprovisionamientos por importe de 76.804.855,07€ (incorporación de gastos financieros, gastos operativos y varios). No aparece desglose de dichos gastos o imputación alguna a actuaciones de integración ferroviaria o de urbanización.

Como señalamos en el punto séptimo del programa de trabajo, el auditor de cuentas indica que LIF 2002 considera que no es necesario efectuar corrección valorativa por deterioro de las existencias (p.72 del informe de auditoría de 2021).

El valor de mercado libre de la cartera inmobiliaria a 31 de diciembre de 2021 según tasación de Savills Aguirre Newman es de 81.659.000,00€ (valor de mercado de los activos valorados en el % de titularidad de LIF 2002: 79.238.354,84€).

Por tanto, es obvio que existe una alta probabilidad de que surja una diferencia de valor entre las obras entregadas y los terrenos recibidos, que actualmente asciende aproximadamente a 8 millones (todo ello sin computar en las obras entregadas los importes de los muros y losas, ni la posible incorporación de la parte correspondiente de “otros aprovisionamientos” correspondiente a la activación de gastos financieros y otro tipo de costes).

En consecuencia, de mantenerse las cuantías del párrafo anterior en el momento en que tenga lugar la permuta de obras por terrenos, **deberá contabilizarse por LIF 2002 un derecho de crédito por la diferencia entre ambas cuantías, reconociendo como deudor a Adif.**

Por lo que respecta a la entrega de obras de urbanización efectuadas por LIF 2002, y la entrega de terrenos del Ayuntamiento a LIF 2002, entendemos lo siguiente:

Con respecto a la entrega de terrenos cuya propiedad no sea del grupo Fomento, señalar que el convenio de 25 de julio de 2002 no se pronuncia, y adicionalmente no es de aplicación el Convenio para la transmisión de suelos de 2004, dado que este tiene por objeto únicamente *“las parcelas que vayan liberándose del servicio ferroviario y que resulten patrimoniales de RENFE”*. Desconocemos cómo se llevará a cabo, en su caso, la transmisión de terrenos a LIF 2002.

Por otro lado, entendemos que **las obras de urbanización** realizadas por LIF 2002 en el marco del convenio de 25 de julio de 2002 **se entregarán al Ayuntamiento de Logroño** (expositivo VIII acta nº2 clasificación). **No consta en el momento actual cuál es el criterio que utilizará LIF 2002 en relación a la entrega de las obras de urbanización.**

**Las obras de urbanización alcanzan un valor de 34.258.046,47€ (correspondiendo 12.925.026,48€ a actuaciones urbanísticas llevadas a cabo por LIF 2002, y 21.333.019,99€ a actuaciones de urbanización según el acta nº2 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de fase 1, cuya ejecución ha correspondido a ADIF), todo ello sin tener en cuenta la parte que correspondería imputar de otros aprovisionamientos en su caso (incorporación de gastos financieros, gastos operativos y varios), y prescindiendo del cómputo de los muros y losas (43.784.997,47€).**

## 5. VENTA DE SUELO

### VALOR DE SUELO

El Convenio de 2002 recoge una estimación de plusvalía urbanística de 95.000.000€. No se ha podido acceder al documento que acredita dicha tasación, señalando LIF 2002 que la tasación es anterior a su fecha de constitución.

En cuanto a criterios de desviaciones de ingresos, se han ido realizando tasaciones del suelo en el transcurso de las actuaciones teniendo en cuenta las variaciones del aprovechamiento lucrativo como consecuencia de las modificaciones en la normativa urbanística:

CUADRO RESÚMEN VALOR SUELO/AÑO	INGRESOS PREVISTOS	APROVECHAMIENTO LUCRATIVO ADIF m2t
VALOR SUELO 2002 -CONVENIO 25 JULIO 2002-	95.000.000,00 €	90.000
VALOR SUELO 2006 GRUPO i	256.230.907,00 €	125.000
VALOR SUELO ENE 2009 GRUPO i	252.605.372,00 €	125.000
VALOR SUELO MAY 2009 EUROVAL	249.624.050,96 €	125.000
VALOR SUELO 2010 EUROVAL	225.572.335,71 €	125.000
VALOR SUELO 2011 AESVAL	219.307.950,00 €	125.000
VALOR SUELO 2012 AESVAL	203.185.643,10 €	125.000
VALOR SUELO 2013 AGUIRRE&NEWMAN	154.537.797,00 €	127.447
VALOR SUELO 2016 AGUIRRE&NEWMAN	150.345.120,00 €	127.447
VALOR SUELO 2018 SAVILLS	136.206.054,00 €	127.447
VALOR SUELO 2021 SAVILLS	131.482.357,65 €	127.447

ID client	Nombre de Activo	% Propiedad	Superficie suelo (m²)	TOTAL Edificabilidad (m²) 100%	Edificabilidad (m²) % propiedad	Unitario 100% (€/m²)	Valor Hip. Finalista V.P. 100% (€)	Valor Hip. Finalista V. P. %prop (€)	Costes de Urbanización (€)	TIR (%)	CF periodo	Valor Hip Finalista V. P. por año 100%	Valor Hip Finalista V. P. por año % Propiedad
AÑO 1	P9	P9_UE N11.1_TORRES I	97,04%	683,00	8.280,00	8.034,55	1.047,83	8.676.000,00	8.418.814,42	-	11,00%	33	
	P10	P10_UE N11.1_TORRES I	97,04%	683,00	8.280,00	8.034,55	1.047,83	8.676.000,00	8.418.814,42	-	11,00%	33	29.365.000
	P1	P1_UE N11.2_VARA DEL REY	97,04%	1.090,00	12.205,00	11.843,20	984,27	12.013.000,00	11.656.894,61	-	11,00%	36	28.494.523,45
AÑO 2	P2	P2_UE N11.2_VARA DEL REY	97,04%	1.090,00	12.205,00	11.843,20	1.042,03	12.718.000,00	12.340.996,06	-	11,00%	36	
	P6	P6_UE N11.3_TORRES II	97,04%	692,00	8.280,00	8.034,55	1.110,51	9.195.000,00	8.922.429,53	-	11,00%	33	40.303.000
	P7	P7_UE N11.3_TORRES II	97,04%	692,00	8.280,00	8.034,55	1.110,51	9.195.000,00	8.922.429,53	-	11,00%	33	39.108.284,64
	P8	P8_UE N11.3_TORRES II	97,04%	692,00	8.280,00	8.034,55	1.110,51	9.195.000,00	8.922.429,53	-	11,00%	33	
	P3a	P3A_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	863,00	4.570,00	4.434,53	1.121,23	5.124.000,00	4.972.107,55	-	11,00%	30	
AÑO 3	P3b	P3b_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	863,00	4.570,00	4.434,53	1.121,23	5.124.000,00	4.972.107,55	-	11,00%	30	
	P4a	P4A_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	756,00	1.888,00	1.832,03	1.125,00	2.124.000,00	2.061.037,55	-	11,00%	30	
	P4b	P4B_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	487,00	1.888,00	1.832,03	1.125,00	2.124.000,00	2.061.037,55	-	11,00%	30	21.486.000
	P5a	P5A_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	486,00	2.062,00	2.000,88	1.129,97	2.330.000,00	2.260.931,03	-	11,00%	30	20.843.083,29
	P5b	P5B_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	400,00	2.062,00	2.000,88	1.129,97	2.330.000,00	2.260.931,03	-	11,00%	30	
AÑO 4	P5c	P5C_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	496,00	2.062,00	2.000,88	1.129,97	2.330.000,00	2.260.931,03	-	11,00%	30	
	P11a	P11A_UE N11.4_TERRAZAS I	97,04%	2.082,00	9.537,50	9.254,78	954,76	9.106.000,00	8.836.067,78	-	11,00%	33	
	P11b	P11b_UE N11.4_TERRAZAS I	97,04%	2.082,00	9.537,50	9.254,78	954,76	9.106.000,00	8.836.067,78	-	11,00%	33	27.318.000
	P12a	P12a_UE N11.5_TERRAZAS II	97,04%	2.082,00	9.537,50	9.254,78	954,76	9.106.000,00	8.836.067,78	-	11,00%	33	26.508.203,35
AÑO 5	P12b	P12B_UE N11.5_TERRAZAS II	97,04%	2.016,00	8.286,00	8.020,97	956,33	7.905.000,00	7.670.669,43	-	11,00%	33	17.027.000
	P12c	P12C_UE N11.5_TERRAZAS II	97,04%	2.082,00	9.537,50	9.254,78	956,44	9.122.000,00	8.851.593,49	-	11,00%	33	16.522.262,92
			20.317,00	131.328,00	127.435,00		135.499.000,00	131.482.357,65					

Como se puede observar, el importe de los ingresos previstos actualmente por venta de terrenos, según la hipótesis del Anexo II.2 “Hipótesis finalista venta de parcelas” del informe de Savills Aguirre Newman, es sustancialmente superior a los previstos en el convenio inicial.

INGRESOS VENTA TERRENOS: DIFERENCIA ENTRE PREVISTO CONVENIO Y ACTUAL	
Importe	% de incremento
36.482.357,65 €	38,40%

El aprovechamiento lucrativo, previsto inicialmente en 90.000 metros cuadrados, aumenta considerablemente:

- Modificación del Plan General Municipal de Logroño de 7 de febrero de 2008 (BOR 22 de mayo 2009): la aprobación definitiva del Plan Especial de Reforma Interior nº 3 Ferrocarril, entre otros aspectos, contempla el aumento del aprovechamiento urbanístico hasta los 125.000 m2 de uso característico residencial.
- Modificación del Plan General Municipal de Logroño de 7 de noviembre de 2013 (BOR 20 noviembre 2013): recoge la ampliación del ámbito de la actuación del Plan Especial y el incremento del aprovechamiento urbanístico, hasta los hasta los 131.690 m2t, de los cuales 127.447 se corresponden con parcelas de Adif.

	PERI 2009 APROBADO	MODIFICACIÓN PERI 2017			
<b>SUPERFICIE TOTAL m2</b>	<b>213.655</b>	<b>225.231</b>			
<b>APROVECHAMIENTO* m2t</b>	<b>125.000</b>	<b>131.960</b>			
<b>USOS</b>	RESIDENCIAL, APARCAMIENTO BAJO RASANTE, DOTACIONAL, SGF, ZONAS DE RECREO Y EXPANSIÓN, PARQUE, VIARIO	RESIDENCIAL, APARCAMIENTO BAJO RASANTE, LIBRE PRIVADO, DOTACIONAL, SGF, ZONAS DE RECREO Y EXPANSIÓN, PARQUE, VIARIO, SGI			
<b>SUPERFICIES ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS m2</b>	<b>198.739</b>	<b>201.592</b>			
- PARQUE Y ZONA DE RECREO Y EXPANSIÓN m2	155.604	147.012			
-VIARIO m2	43.135	54.580			
SISTEMA GENERAL FERROVIARIO m2	94.051	84.401			
SISTEMA GENERAL INTEGRACIÓN m2		66.465			
DOTACIONAL PÚBLICO (SERVICIOS PÚBLICOS Y ADMINISTRATIVOS) m2	10.739	10.247			
DOTACIONAL PÚBLICO (POLIVALENTES) m2	1.560	1.487			
<b>SUPERFICIES USOS PRIVADOS</b>					
- EDIFICABILIDAD RESIDENCIAL m2t	125.000	131.960			
-USO APARCAMIENTO BAJO RASANTE m2	32.331,00	33.297			
- USO LIBRE PRIVADO m2	-	2.525			

Nº PARCELA	SUPERFICIE DE PARCELA (m2)	SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA (m2 const.)	ESPACIO LIBRE PRIVADO	APROVECHAMIENTO TOTAL DE PARCELA (m2 u.c.r)	NUMERO DE PLANTAS
P.1	1.090	12.205	0	12.205	B+12
P.2	1.090	12.205	0	12.205	B+12
P.3a	863	4.570	0	4.570	B+6
P.3b	863	4.570	0	4.570	B+6
P.4a	756	1.888	481	2.008	B+6
P.4b	487	1.888	212	1.941	B+6
P.5a	486	2.062	186	2.108,50	B+6
P.5b	400	2.062	100	2.087	B+6
P.5c	496	2.062	195	2.111	B+6
P.6	692	8.280	47	8.292	B+21
P.7	692	8.280	47	8.292	B+21
P.8	692	8.280	47	8.292	B+21
P.9	683	8.280	38	8.289	B+21
P.10	683	8.280	38	8.289	B+21
P.11a	2.082	9.537,50	189	9.585	B+8
P.11b	2.082	9.537,50	189	9.585	B+8
P.12a	2.082	9.537,50	189	9.585	B+8
P.12b	2.016	8.266	378	8.360,50	B+8
P.12c	2.082	9.537,50	189	9.585	B+8

TOTAL SUPERFICIE EDIFICABLE LUCRATIVA: 131.328 m2

Los ingresos previstos de 131.482.357,65€ coinciden con los ingresos previstos por ventas en el caso base de financiación de 2022. No obstante, se calculan según la metodología explicada en el informe de valoración efectuado por Savills Aguirre Newman a fecha 31 de diciembre de 2021. Dicho informe contempla los siguientes escenarios de tasación:

- 1.- Valor de mercado libre de la cartera inmobiliaria: 81.659.000,00€. Valor de mercado de los activos valorados en el % de titularidad de LIF a 31/12/2021: 79.238.354,84€
- 2.- Hipótesis finalista con timing comercialización: 108.252.000€. Valor de mercado de los activos valorados en el % de titularidad de LIF a 31/12/2021: 105.043.049,62€
- 3.- Hipótesis finalista venta de parcelas: 135.499.000€. Valor de mercado de los activos valorados en el % de titularidad de LIF a 31/12/2021: 131.482.357,65€.

Esta última lleva a cabo un análisis del valor teórico de las parcelas en el momento de la comercialización, partiendo de la hipótesis de que los plazos urbanísticos se cumplieran tal y como se espera y la evolución de mercado sea efectivamente la que se ha previsto a la hora de establecer los parámetros de valoración. En este punto, todos los parámetros adoptados serían similares a los de la valoración de las parcelas en su situación actual, excepto:

- No se descontaría timing en concepto de gestión urbanística
- No se descontarían gastos de gestión ni de urbanización, ya que se estima que estarían solventados

- No se descontaría en ningún caso timing, ya que estamos dando el valor de la parcela a futuro (en el momento estimado de la venta de acuerdo con los plazos de comercialización analizados)

- La TIR adoptada sería para todos los casos un 11%

**El hecho de que LIF 2002 incorpore al caso base de financiación de 2022 el valor más alto de los diferentes contemplados en el informe de Savills Aguirre Newman puede no resultar ajustado a la necesaria prudencia en este tipo de valoraciones.** De hecho, en la página 22 de dicho informe, el valor de mercado que se atribuye al conjunto de parcelas en el porcentaje de titularidad de LIF 2002 es de 79.238.354,84€.

**La diferencia entre ambos valores es de tal relevancia (52 millones aproximadamente, un 60,27% menor) que resulta necesaria una advertencia sobre este extremo.**

Por otro lado, el borrador del estudio del mercado residencial de Logroño efectuado por Savills Aguirre Newman realiza una estimación del precio medio de venta por metro cuadrado para el periodo de comercialización del proyecto tomando como base el estudio sobre promociones de obra nueva en el conjunto del mercado de Logroño y las viviendas de segunda mano más asimilables. Así, ofrece una valoración de 85.810.943€:

Parcela	Superficie parcela (m2)	Superficie edificable (m2)	Valor actualizado IPC – Suelo finalista		
			Fecha venta	Valor parcela (€)	Valor unitario (€/m2)
P1	1.090	12.205	Año 1 – (mes 1)	8.831.913	724
P2	1.090	12.205	Año 1 – (mes 1)	8.954.622	734
P3	1.726	9.140	Año 2 – (mes 16)	6.407.155	701
P4	1.243	3.776	Año 2 – (mes 16)	2.664.258	706
P5	1.382	6.186	Año 2 – (mes 16)	4.271.433	691
P6	692	8.280	Año 2 – (mes 16)	6.675.972	806
P7	692	8.280	Año 3 – (mes 31)	6.809.491	822
P8	692	8.280	Año 3 – (mes 31)	6.809.491	822
P9	683	8.280	Año 3 – (mes 31)	6.608.254	798
P10	683	8.280	Año 3 – (mes 31)	6.608.254	798
P11	4.164	19.075	Año 4 – (mes 46)	8.445.413	443
P12	6.180	27.341	Año 6 - (mes 61)	12.724.686	465
	<b>20.317</b>	<b>131.328</b>		<b>85.810.943</b>	<b>653</b>

(\*) Se ha asumido un IPC constante del 2% para calcular el valor de las parcelas en el momento de su venta, de acuerdo con el calendario.

(\*\*) Precio de los locales comerciales 1.450€/m<sup>2</sup>

(\*\*\*) Precio plaza de parking 18.000, para aquellas plazas disponibles para la venta

## TRANSMISIÓN DE TERRENOS

**A fecha de redacción del informe NO se ha procedido a la venta de los terrenos. De hecho, ni siquiera la operación de transmisión de la propiedad de los terrenos de Adif a LIF 2002 ha tenido lugar.**

El Convenio de 25 de julio de 2002 precisa que será necesario el trámite de desafectación de los terrenos. En cuanto al procedimiento para la puesta a disposición de los mismos, se prevé que se suscriban acuerdos específicos (Convenio para la transmisión a LIF 2002 de los suelos liberados de 23 de diciembre de 2004).

La desafectación de los suelos se ha ido aprobando en sucesivas sesiones del Consejo de Administración de Adif, a excepción de la parcela donde se ubica la subestación de tracción de la calle Lobete, que se pospone al momento en que se proceda a la puesta en servicio de la que se ha construido en el polígono de La Portalada.

El Convenio para la transmisión a LIF 2002 de los suelos liberados de 23 de diciembre de 2004 contempla dos opciones para la transmisión de suelos: a título de compraventa o por expropiación



forzosa. Se establece como forma de pago la financiación de obras ferroviarias. Se establece como precio o justiprecio el que resulte de la tasación de SEGIPSA, abonado por LIF 2002 mediante entrega de obra ferroviaria o, por acuerdo de las partes, en efectivo.

Según la ficha de seguimiento elaborada por ADIF de LIF 2002 a 31 de diciembre de 2021, p.168, en reunión técnica celebrada el 21 de julio de 2021 y una vez analizadas las dos alternativas para la transmisión de los suelos a la Sociedad, se decidió que la más favorable era la de utilizar el sistema previsto en el PERI 3 "Ferrocarri", es decir el de expropiación, utilizando la posibilidad del mutuo acuerdo para determinar su justiprecio.

A 31 de diciembre de 2021 LIF 2002 tenía previsto licitar un Proyecto de Expropiación de todo el ámbito que posteriormente se desarrollaría por Unidades de Ejecución. A fecha de redacción del informe ha de señalarse que, ante la dificultad de fijar precios de expropiación y a efectos de evitar futuros litigios, se está estudiando realizar la transmisión de suelos mediante compraventa, en aras de mayor seguridad jurídica, según comunicación verbal de la dirección de LIF 2002.

#### VALOR DE TASACIÓN VS PRECIO DE VENTA DE PARCELAS

En cuanto al valor de adquisición, entendemos que se tomará el valor determinado por SEGIPSA (sin perjuicio de las variaciones que pueda existir desde la fecha de tasación hasta la fecha de transmisión), de acuerdo al Convenio para la transmisión de suelos de 23 de diciembre de 2004.

Es necesario recordar, como se ha explicitado en el apartado II.1 de Resultados de trabajo, que el convenio de 25 de julio de 2002 ha caducado. Con respecto al convenio de 23 de diciembre de 2004, consideramos que se produce la caducidad por aplicación de la disposición adicional octava de la ley 40/2015. Este aspecto obligará a tomar una decisión a los socios de LIF.

En cuanto al precio de venta, una vez determinado el mismo, se podrá calcular la plusvalía urbanística. **Mención especial merece la posible discordancia entre el valor de adquisición (valor de tasación de SEGIPSA) y el valor de venta de los terrenos.**

**El convenio de 2002 y el relativo a la transmisión de suelos de 2004 (ya caducados) no se pronuncian expresamente sobre este extremo. En nuestra opinión, la posible plusvalía o**

minusvalía quedará reflejada contablemente las cuentas de LIF 2002. Serán los socios los que deban acordar al respecto el destino definitivo de la plusvalía o la cobertura de la minusvalía, que entendemos se corresponderá con el porcentaje accionarial.

PLAN DE COMERCIALIZACIÓN

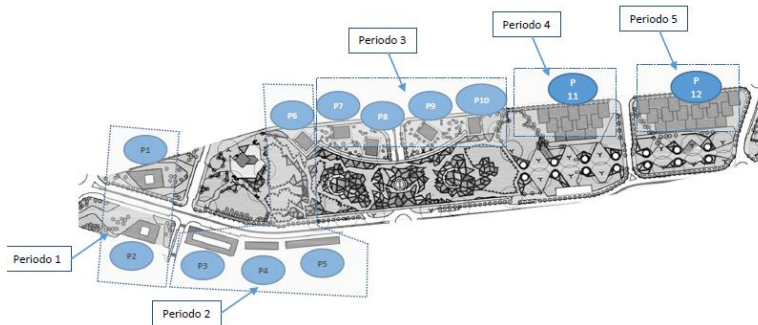
Una vez se lleve a cabo la transmisión de los suelos desde ADIF a LIF 2002 se podrán iniciar las tramitaciones para su puesta en mercado y se actualizará el plan de ventas de solares según los acuerdos que se adopten por el Consejo de Administración.

En cuanto al estudio de comercialización de los suelos liberados, LIF 2002 encargó en los años 2013 y 2016 a Aguirre Newman (ahora Savills) los estudios correspondientes. En estos estudios se definía un plan comercial realista a las circunstancias del mercado y a las posibilidades de las parcelas. En 2018 se aprobó inicialmente la Modificación Puntual del PERI, encargándose a Savills un informe cuyo objetivo era determinar la estrategia de comercialización de los mismos.

A fecha de redacción del informe, y teniendo en cuenta que LIF 2002 entiende como factible iniciar la comercialización de parcelas a partir del último trimestre de 2023, LIF 2002 ha encargado a Savills un nuevo informe que ayude a fijar el precio de mercado de dichas parcelas.

En el borrador de dicho informe recoge el orden de salida al mercado de las parcelas, en base a la oferta competidora a corto-medio plazo y al ritmo de comercialización de viviendas en Logroño:

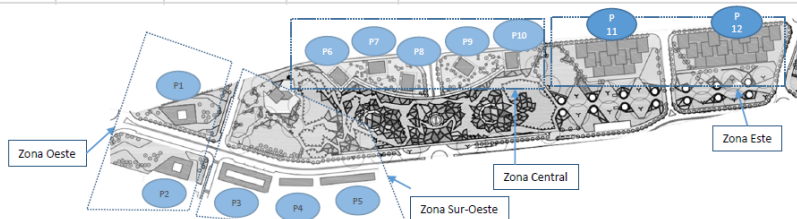
Parcela	Año 1 – (mes 1)	Año 2 – (mes 16)	Año 3 - (mes 31)	Año 4 – (mes 46)	Año 5	Año 6 – (mes 61)
Parcela 1	■					
Parcela 2	■					
Parcela 3		■				
Parcela 4		■				
Parcela 5		■				
Parcela 6		■				
Parcela 7			■			
Parcela 8			■			
Parcela 10			■			
Parcela 9			■			
Parcela 11				■		
Parcela 12						■



	Valor (€) – IPC Suelo finalista	Edificabilidad (m <sup>2</sup> )	Parcelas
Periodo 1 – Año 1	17.786.535	24.410	P1, P2
Periodo 2 – Año 2	20.018.819	27.382	P3, P4, P5, P6
Periodo 3 – Año 3	26.835.490	33.120	P7, P8, P9, P10
Periodo 4 – Año 4	8.445.413	19.075	P11
Periodo 5 – Año 6	12.724.686	27.341	P12
		<b>131.328</b>	

Se realiza a continuación una estimación del precio medio de venta por metro cuadrado para el periodo de comercialización del proyecto. Para esta estimación se ha tomado como base el estudio sobre las promociones de obra nueva en el conjunto del mercado de Logroño y las viviendas de segunda mano más asimilables. Para estimar el precio, se ha considerado la elevada representatividad y ubicación inmejorable de las parcelas LIF2002 dentro del mercado de Logroño. Además se ha establecido una cuadruple diferenciación del precio en función de donde se localizan en concreto las parcelas objeto de estudio.

Zona	Parcelas	Precio	Tipología	Comentarios
Oeste	1, 2	2.850 €/m <sup>2</sup>	Torres	Los niveles de precios establecidos para las torres son levemente superiores al resto del desarrollo de la zona oeste debido a su mayor representatividad.
Sur-Oeste	3, 4, 5	2.750 €/m <sup>2</sup>	Bloque	Desarrollo realizado en la zona cercana a la calle Vara del Rey y a la zona centro de la ciudad. Se establecen para esta zona unos niveles de precios ligeramente superiores a los de las promociones a desarrollar en la zona este del proyecto como consecuencia de su mejor localización.
Central	6, 7, 8, 9, 10	2.925 €/m <sup>2</sup>	Torres	La diferenciación por tipología de producto que supone el desarrollo de las 5 torres, un producto único en la ciudad de Logroño, permite establecer para esta tipología de activos los precios más elevados del proyecto.
Este	11, 12	2.400 €/m <sup>2</sup>	Bloque	Desarrollo de dos bloques de vivienda situados en la zona este del proyecto en las inmediaciones de la Estación de Tren. Esta zona, aunque cercana al centro de la ciudad, muestra una ubicación menos central que los desarrollos de la zona este, estableciéndose para ella un precio ligeramente inferior.



**Precio unitario  
propuesto del proyecto  
(€/m<sup>2</sup>)\*  
2.700 €/m<sup>2</sup>**

\* Precio incluyendo trastero

Así mismo, el estudio recoge un análisis de la oferta y la demanda del mercado residencial español así como del mercado residencial de Logroño y su comercialización.

En particular, señala lo siguiente: *“la menor actividad dentro del mercado de obra nueva está relacionada con la escasez de oferta dentro de esta tipología y no con una falta de interés por la misma. De hecho, los nuevos proyectos de obra nueva que están saliendo al mercado muestran unos ritmos de venta muy elevados, vendiéndose antes de la finalización de la construcción todas las unidades en gran parte de los casos.*

*En el caso concreto de Logroño desde el año 2015 prácticamente el 100% de las viviendas que se venden son de segunda mano. En los años en los que había oferta suficiente de viviendas de obra nueva en el mercado, antes del 2012, las ventas de esta tipología llegó a representar más del 70% de las ventas totales”.*

A fecha de redacción del informe no se han fijado criterios para la puesta en mercado (subasta simple del suelo, subasta de suelo con proyecto constructivo, concurso de proyectos...). LIF 2002 señala que conforme avance la gestión y con la transmisión de suelos se convocarán reuniones para determinar los criterios.

En nuestra opinión, la estimación de que podrá iniciarse la comercialización de las parcelas en el último trimestre de 2023 es excesivamente optimista. Como hemos indicado, a fecha de redacción del informe no se ha producido la entrega de las parcelas desde ADIF a LIF, por lo que resulta poco probable que pueda realizarse la venta de alguna de esas parcelas antes del 31 de diciembre de 2023.

## 6. FINANCIACIÓN

LIF 2002 se constituyó con un capital de 600.000 de euros. Dicha cuantía se desveló claramente insuficiente para financiar sus gastos de funcionamiento, por lo que necesitó **recurrir a la financiación bancaria** hasta que comenzase a obtener las plusvalías generadas en los procesos de liberación y transformación de suelo ferroviario.

La falta de monetización de las plusvalías esperadas en la venta de los terrenos originó las primeras dificultades para conseguir la refinanciación necesaria que hiciese viable las actuaciones previstas debido a la dificultad de las entidades crediticias a proporcionar financiación avalada con los futuros aprovechamientos urbanísticos. Como consecuencia de esta situación, los accionistas se vieron obligados a adoptar distintas medidas encaminadas a asegurar la viabilidad de la sociedad mediante préstamos participativos para que LIF 2002 pudiera reembolsar la deuda bancaria.

### DEUDA BANCARIA

Para financiar el Plan especial, los proyectos constructivos y los gastos de gestión y estructura hasta que pudiesen trasladar las instalaciones ferroviarias afectadas por la remodelación y fuese posible desafectar y poner en mercado los suelos en los que se ubicaban, LIF contrató el 14 de julio de 2004 una línea de crédito por importe de 6 millones de euros a un tipo de interés de Euribor a 3 meses + 20 % y por una duración de 2 años. El 10 de julio de 2006 se suscribió una nueva póliza de crédito ampliando su límite a 9 millones de euros, exigiendo el mismo tipo de interés que la póliza anterior (Euribor a 3 meses + 0,20 %) y con una duración anual, prorrogable tácitamente hasta un máximo de 5 años.

Con el objeto de financiar la fase previa, a lo largo del año 2007, LIF contrató diversas pólizas bancarias por un importe total de 18 millones de euros, a un tipo de interés de Euribor a 3 meses + 0,50% y con una duración anual con posibilidad de prórroga tácita.

Las entidades bancarias no solicitaron garantías adicionales en ninguna de estas pólizas de crédito.

Dada la situación económico financiera de la Sociedad, ya que no se habían generado recursos suficientes para continuar con las actuaciones, en 2009 LIF 2002 suscribió un contrato de línea de crédito con un sindicato de entidades financieras, por un importe de 220 millones de euros, a un tipo de interés de Euribor a 3 meses + 1,75%, garantizada por los ingresos futuros derivados de la venta de suelos y por los socios mediante el otorgamiento de “Comfort Letters” o cartas de compromiso de los accionistas<sup>4</sup>. En 2009 y con cargo a la primera disposición de este crédito sindicado se cancelaron todas las pólizas de crédito que existían con anterioridad.

El préstamo señalado vencía en 2014. En ese momento la situación del mercado financiero e inmobiliario presentaba dificultades y dado que LIF aún no había obtenido ingresos por venta de suelo resultaba imposible la devolución del préstamo el 29 de julio de 2014. Por ello, suscribió un crédito sindicado bancario de financiación estructurada por 220 millones de euros a un tipo de interés Euribor a 6 meses + 300 puntos básicos, con vencimiento el 29 de julio de 2021, para refinanciar el importe ya dispuesto que tenía la Sociedad y poder finalizar las actuaciones de integración de la Fase 1<sup>5</sup>.

El 24 de julio de 2015, los socios de LIF suscribieron un préstamo participativo con la propia Sociedad con el objeto de dotar de liquidez suficiente a la Sociedad para que pudiera acometer sus obligaciones de pago derivadas del Contrato de Crédito de fecha 29 de julio de 2014 suscrito por 220 millones de euros. El destino de dicho préstamo era hacer frente al pago total y puntual de la cuota de principal y los gastos financieros, incluyendo comisiones, en cada una de las amortizaciones parciales del crédito de 2014 que la sociedad mantenía con las entidades financieras.

---

<sup>4</sup> Concretamente, las garantías de este crédito consistían en Cartas de Compromiso de los accionistas, garantía personal general e ilimitada de LIF2002, promesa de hipoteca sobre cualquier activo del proyecto propiedad de LIF2002 de naturaleza hipotecable y pignoración de las cuentas y derechos de cobro.

<sup>5</sup> Las garantías constituidas para la suscripción de este préstamo fueron, Prenda sobre el 100% de los Derechos de Crédito presentes y futuros, Promesa hipotecaria sobre los activos del Proyecto propiedad de LIF y **emisión de “Comfort Letter”**, para cubrir el 100% del importe y dotar de fondos a LIF en el caso de que la sociedad no obtenga ingresos por la venta del suelo, incrementado en los gastos financieros que correspondan a cada uno de los socios

A cierre del ejercicio 2021 el importe de los préstamos participativos de los socios de LIF 2002 asciende a 254.658.822,67 euros, pendiente de devolver a los socios.

Con fecha 31 de diciembre de 2021 LIF no tiene financiación externa bancaria.

En relación al coste de financiación asumido por LIF, debe plantearse si la solución adoptada, la creación de una sociedad instrumental para el desarrollo de la operación, ha sido la más adecuada, pues la asunción de las actuaciones por parte de los socios hubiese supuesto una carga de intereses presumiblemente mucho menor.

Se muestra a título de ejemplo una tabla que compara los tipos medios de financiación de ADIF, conforme recoge sus cuentas anuales, y los tipos abonados por LIF 2002<sup>6</sup>.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Tipo medio ADIF</b>	2,72%	2,27%	2,72%	2,52%	2,42%	2,41%	1,85%	1,89%	1,92%	1,93%	1,93%
<b>Tipo medio LIF</b>	3,07%	2,51%	1,96%	2,45%	3,09%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%
<b>Diferencia (LIF-ADIF)</b>	0,35%	0,21%	-0,76%	-0,07%	0,67%	0,59%	1,15%	1,11%	1,08%	1,07%	1,07%

### APORTACIONES DE LOS SOCIOS

Como se ha indicado, la falta de monetización de las plusvalías esperadas en la venta de los terrenos originó dificultades para conseguir la financiación necesaria que hiciese viable las actuaciones previstas. Como consecuencia de ello, los accionistas se vieron obligados a adoptar medidas encaminadas a asegurar la viabilidad de la sociedad, incluida la realización de aportaciones directas

<sup>6</sup> Los tipos de interés se han calculado resultado de la media anual del Euribor a 3 y 6 meses, obtenidos de los correspondientes contratos y liquidaciones de intereses periódicas.

instrumentadas mediante préstamos participativos para que LIF 2002 pudiera reembolsar la deuda bancaria.

En el préstamo participativo suscrito en 2015, los accionistas adquirieron un compromiso con las entidades financieras de aportar fondos a la sociedad, con carácter mancomunado en función de su participación en el capital social de LIF por un importe que, permita a LIF hacer frente al pago total y puntual de la cuota de principal y los gastos financieros, incluyendo comisiones, en cada amortización parcial del crédito que la sociedad mantiene con las entidades financieras.

**Por excepción**, el compromiso de aportación de fondos para atender **la cuota de vencimiento del préstamo de 29 de julio de 21** por importe de 60 millones fue adquirido a **partes iguales por el Ayuntamiento de Logroño y la Comunidad Autónoma.**

En la siguiente tabla se muestra de forma resumida el importe desembolsado por cada uno de los socios:

LOGROÑO INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL (31/12/2021)					
SOCIO	CONTRATO	FINALIDAD DEL CONTRATO	IMPORTE Principal DESEMBOLSADO	IMPORTE C. Financieros	TOTAL
ADIF	CONTRATO PRÉSTAMO PARTICIPATIVO 24/07/2015 (220M€)	DEUDA Y COSTES FINANCIEROS	12.000.000,00	2.662.946,01	<b>14.662.946,01</b>
ADIF AV			48.000.000,00	10.651.784,18	<b>58.651.784,18</b>
RENFE			20.000.000,00	4.438.243,37	<b>24.438.243,37</b>
AYTO			70.000.000,00	8.029.362,39	<b>78.029.362,39</b>
GOBIERNO LA RIOJA			70.000.000,00	8.876.486,72	<b>78.876.486,72</b>
SUMA TOTAL			<b>220.000.000,00</b>	<b>34.658.822,67</b>	<b>254.658.822,67</b>

El contrato de préstamo participativo con los socios vence el 29 de julio de 2022, tras la prórroga de 12 meses acordada en julio de 2021. En 2022 se está negociando una nueva prórroga de 12 meses con el fin de acordar el nuevo vencimiento en 2023. De acuerdo con la cláusula Quinta.- Vencimiento del préstamo: *“El plazo máximo incluyendo las prórrogas no podrá exceder de 10 años desde la última disposición realizada”*, la cual se efectuó el 28 de julio de 2021.

A cierre del ejercicio 2021 el importe de los préstamos participativos de los socios de LIF 2002 asciende a 254.658.822,67 euros. Dicho importe recoge intereses, comisiones de no disponibilidad,



la parte proporcional de la comisión de apertura y la comisión de agencia periodificadas, así como la amortización del préstamo ya finalizado.

**El Ayuntamiento tiene pendiente de pagar las periodificaciones que LIF 2002 pasó a los socios por la primera liquidación del crédito adelantada en su día por la Sociedad, por un importe total de 847.124,35 euros al no tener aprobado el abono de esta partida según la Ficha de seguimiento de ADIF con fecha 31 de diciembre de 2021. A fecha de elaboración de este informe se ha constatado que no se ha aportado dicha cuantía y tampoco se tiene constancia de que por parte de LIF se haya realizado un requerimiento formal al Ayuntamiento para su cobro.**

FECHA	PERIODIFICACIONES QUE NO HA PAGADO EL AYUNTAMIENTO
29/01/2016	71.173,93
28/07/2016	70.013,47
27/01/2017	71.560,73
27/07/2017	69.626,66
25/01/2018	71.173,92
26/07/2018	70.013,47
29/01/2019	71.173,92
29/07/2019	70.013,47
29/01/2020	71.173,92
29/07/2020	70.013,47
28/01/2021	71.173,92
28/07/2021	70.013,47
<b>TOTAL</b>	<b>847.124,35</b>

De acuerdo con la cláusula Cuarta.- Tipo de interés variable, del contrato de préstamo participativo:

*“El importe de la tasa de interés se fijará en la fecha de vencimiento máximo del préstamo participativo, 29 de julio de 2021, considerando los ingresos por ventas del suelo realizadas durante la duración del mismo y se calculará conforme a la siguiente fórmula:*

$$\left( \left( \frac{\text{Ingresos por venta de suelos}}{\text{Ingresos previstos por venta de suelos}} - 1 \right) * 100 * 0,5 \right) + 500 \text{ puntos básicos nominales anuales}$$

***En el caso de que los ingresos por venta de suelos de LIF fuesen inferiores al importe total del crédito bancario, el préstamo no devengará intereses”.***

Conforme a la Cláusula Primera.- Definiciones del mismo contrato, los términos anteriores tendrán los significados que se indican a continuación:

*“Ingresos previstos por venta de suelos. Se entenderá como los ingresos estimados por la venta de los suelos resultantes de la valoración efectuada por AGUIRRE NEWMAN cuyos valores estimados desglosados por parcelas se adjuntan en el Anexo II.*

*Ingresos por venta de suelos. Se entenderá como los ingresos que efectivamente resulten de la transmisión por la Sociedad de las parcelas incluidas en el Anexo II.”*

Dada la valoración de los terrenos efectuada por Savills Aguirre Newman a fecha 31 de diciembre de 2021 incluida en el Capítulo 5 de Resultados de trabajo de este informe, resulta muy improbable que los ingresos por venta de suelo superen las cifras del crédito bancario.

En resumen, LIF 2002 ha incurrido en costes financieros derivados de la financiación bancaria del año 2009 y posteriormente en la financiación bancaria de 2014. Estos costes financieros se podrían haber evitado de haber optado por una financiación directa por los socios o por préstamos participativos en el primer momento de la necesidad de financiación en el año 2009.

**Además, ha de tenerse en cuenta que al final dicho coste financiero probablemente va a ser asumido por los socios, dado que el convenio parte de un déficit de salida, quedando por determinar el reparto de dichos costes entre los socios a la vista de un convenio ya caducado que además no incluye los costes financieros.**

### **RECUPERABILIDAD DE LAS APORTACIONES DE LOS SOCIOS**

LIF 2002 realiza anualmente una estimación de los flujos de efectivo a generar con el desarrollo de su actividad (“caso base”), a efectos de valorar sus necesidades de tesorería y la recuperación de los accionistas de las aportaciones realizadas. Mostramos en el siguiente cuadro la estimación a cierre de 2021:

LOGROÑO INTEGRACION DEL FERROCARRIL CRITERIO DE CAJA IMPORTES SIN IVA

	oct-22	ORIGEN CIERRE 2021	2022	2023	2024	Resto	Total
<b>TOTAL ACTUACIONES FERROVIARIAS Fase 1</b>		87.640.440,49	239.081,22	0,00	0,00	0,00	87.879.521,71
<b>TOTAL MUROS Y LOSAS Fase 1</b>		44.032.931,39	0,00	0,00	0,00	1.805.282,66	45.838.214,05
<b>TOTAL URBANIZACIÓN Fase 1</b>		21.357.012,91	0,00	0,00	0,00	0,00	21.357.012,91
<b>TOTAL ACTUACIONES URBANISTICAS (LIF)</b>		12.925.026,48	1.149.607,76	4.115.315,98	2.614.840,61	2.931.321,95	23.736.112,78
<b>TOTAL INVERSIÓN/ACTUACIÓN</b>		<b>165.955.411,27</b>	<b>1.388.688,98</b>	<b>4.115.315,98</b>	<b>2.614.840,61</b>	<b>4.736.604,61</b>	<b>178.810.861,45</b>
(Gastos operativos)		9.929.822,21	492.530,72	487.780,81	487.780,81	487.780,81	11.885.695,36
(pagos por IVA) IVA soportado y liquidaciones							0,00
Ajustes Contables (cuenta Proveedores y Acredores) *		24.177,27					24.177,27
<b>TOTAL SALIDAS DE CAJA</b>		<b>-175.909.410,75</b>	<b>-1.881.219,70</b>	<b>-4.603.096,79</b>	<b>-3.102.621,42</b>		<b>-190.720.734,08</b>
Venta de suelos** Valoración a 31 dic 2022				16.837.628,84	50.765.179,26	63.879.549,55	131.482.357,65
Devoluciones pendientes IVA ej anteriores				84.800,15			
Otros ingresos		0,00	0,00	294.045,65	0,00		294.045,65
cobros por IVA (Liquidación IVA) repercutido y liqui							
<b>TOTAL ENTRADAS DE CAJA</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>17.216.474,64</b>	<b>50.765.179,26</b>	<b>63.879.549,55</b>	<b>131.776.403,30</b>
Pendiente devolución		55.994,26					55.994,26
<b>FLUJO DE CAJA OPERATIVO</b>		<b>-175.853.416,49</b>	<b>-1.881.219,70</b>	<b>12.613.377,85</b>	<b>47.662.557,84</b>	<b>63.879.549,55</b>	<b>-58.888.336,52</b>
Disposiciones deuda		220.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	220.000.000,00
(Amortizaciones deuda bancaria)		-220.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-220.000.000,00
(Costes financieros)		-66.845.607,08	0,00	0,00	0,00	0,00	-66.845.607,08
<b>FLUJO DE CAJA FINANCIERO</b>		<b>-66.845.607,08</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>-66.845.607,08</b>
<b>FLUJOS DE CAJA (OPERAT+FINANC)</b>		<b>-242.699.023,57</b>	<b>-1.881.219,70</b>	<b>12.613.377,85</b>	<b>47.662.557,84</b>	<b>63.879.549,55</b>	<b>-125.733.943,60</b>
<b>POSICIÓN DE CAJA INICIAL (al 1/1/año n)</b>		<b>12.929.488,38</b>	<b>12.325.683,51</b>	<b>10.444.463,81</b>	<b>23.904.965,10</b>	<b>71.567.522,94</b>	
<b>POSICIÓN DE CAJA (sin aportación socios)</b>		<b>12.325.683,51</b>	<b>10.444.463,81</b>	<b>23.057.841,66</b>	<b>71.567.522,94</b>	<b>135.447.072,49</b>	
Aportaciones Socios situación inicial		175.777.379,47	255.258.823,41	255.258.823,41	256.105.946,85	255.505.946,85	
Aportaciones Socios NO REINTEGRABLES		600.000,00					
Aportaciones Socios del ejercicio		78.881.443,94		847.123,44			
Aportaciones Socios situación final (REINTEGRABLES)		254.658.823,41	254.658.823,41	255.505.946,85	255.505.946,85	255.505.946,85	
<b>POSICIÓN DE CAJA (tras aportación de socios)</b>		<b>12.559.799,84</b>	<b>10.444.463,81</b>	<b>23.904.965,10</b>	<b>71.567.522,94</b>	<b>135.447.072,49</b>	

## 7. CONTABILIDAD

El “activo” de LIF 2002 a 31/12/2021 asciende a 264.822,73 miles de euros y está formado, principalmente, por las “existencias”, representando el 95,2% del total.

El valor de las “existencias” es de 252.132,48 miles de euros y ha aumentado un 1,1% en 2021.

Las existencias incluyen los **anticipos a proveedores** en función del grado de avance de las obras, por importe de 175.327.627,75€, así como **otros aprovisionamientos**, por importe de 76.804.855,07€. A 31 de diciembre de 2021, los saldos mantenidos como anticipos, corresponden:

- A) A los importes entregados a Adif, tanto en concepto de pagos anticipados por la futura transmisión de suelos incluidos en el Peri-3 Ferrocarril de Logroño, como a los importes entregados a Adif a cuenta de las obras de urbanización (incluyendo muros y losas).
- B) Las restantes actuaciones de integración urbanística, ejecutadas y licitadas directamente por LIF 2002 en su mayoría (en algún supuesto por el Ayuntamiento de Logroño, que factura a LIF)

En el balance, las existencias incluyen la activación de costes en la medida en que dichos gastos tienen relación con el proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño.

Según se hace constar en el informe de auditoría (pg. 27), *“los aspectos que han implicado un mayor grado de juicio, complejidad o en los que las hipótesis y estimaciones son significativas para la preparación de las cuentas anuales abreviadas se refieren a la razonabilidad de la imputación de la carga financiera como mayor valor de las existencias”*.

El “pasivo” está formado, principalmente, por las deudas con empresas vinculadas, representando en su conjunto el 96,2% del total. La “Deuda con empresas del grupo” recoge el importe del préstamo participativo concedido por los accionistas de la Sociedad, en función de su participación en el capital social. Las “deudas con entidades de crédito” desaparecen del balance de 2021 al haber finalizado dicho año la amortización del préstamo sindicado.

REGISTRO EN LAS CUENTAS ANUALES DE LAS ACTUACIONES FERROVIARIAS

El balance abreviado de las cuentas anuales incluye, en el concepto existencias, los epígrafes “otros aprovisionamientos” y “anticipos a proveedores”.

<u>Activo</u>	<u>No</u> <u>ta</u>	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Inmovilizado intangible	5	814,54	1.241,08
Aplicaciones informáticas		814,54	1.241,08
Inmovilizado material	6	7.953,73	12.429,50
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		7.953,73	12.429,50
Inversiones financieras a largo plazo	9	8.688.849,08	8.688.849,08
Activos por impuesto diferido	13	0,08	0,08
Total activos no corrientes		8.697.617,43	8.702.519,74
Existencias	11	252.132.482,82	249.411.381,05
Otros aprovisionamientos		76.804.855,07	76.999.557,74
Anticipos a proveedores		175.327.627,75	172.411.823,31
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	9	350.054,23	171.815,82
Clientes, empresas del grupo y asociadas		350.054,23	171.815,82

Las obras correspondientes a la Alta Velocidad, pagadas por ADIF y cuya financiación es asumida por ADIF (sin repercutir a LIF 2002 el coste), no constan en el caso base total de la sociedad ni tampoco en la contabilidad, al no intervenir LIF 2002 en las mismas pese a tratarse de actuaciones que tienen lugar en el marco del convenio de 25 de julio de 2002.

Las restantes actuaciones de integración ferroviaria se han registrado en el balance como "anticipos a proveedores ...", cuenta 407 - activo (apareciendo en el balance abreviado dentro del epígrafe existencias).

En el diario, la cuenta 407 de “anticipos a proveedores ...” (activo) se lleva contra la cuenta 404 de “ADIF-Proveedores” (pasivo). Y posteriormente, LIF procede al pago de la deuda, cancelando la 404 contra la cuenta 572.

El importe total de actuaciones de integración ferroviaria del caso base a fecha 31/12/2021 cuadra con el importe registrado en el balance de las cuentas anuales del mismo año:

<b>Anticipo a proveedores</b>		<b>175.327.627,75</b>
407010100	Anticipo Proyecto Ferroviario	2.351.355,78
407010101	Anticipo Proyecto muros y losas	1.491.977,19
407010102	Anticipo Proyecto urbanización	726.924,32
407020017	Proyecto Los Lirios	247.933,88
407030000	Anticipos a ADIF (Fase Previa)	11.554.109,20
407040002	Anticipos a ADIF (Arrúbal)	981.616,79
407050003	Anticipos a ADIF (Est Prov)	2.211.215,57
407060500	Anticipos Fase 1 ferroviario	66.653.792,28
407060501	Anticipos Fase 1 muros y losas	42.293.020,28
407060502	Anticipos Fase 1 urbanización	20.606.095,67
407070011	Anticipo subestación de tracción	3.888.350,17
407080300	P.E, Mod PGML, Reparcelación	429.912,85
407090301	Derrribos e indemnizaciones	2.131.345,37
407100304	Piqueras Piquete	399.301,63
407110305	Tres rotondas	77.719,15
407120306	Lobete	35.920,00
407130150	Anticipos OBRA V. REY LIF	1.761.737,75
407130151	Anticipos OBRA V. REY Ayunt	112.416,79
407140302	Parque resto actuación	6.000,00
407150308	Pedregales	150.183,11
407160120	Anticipo OBRA E. de A. LIF	7.932.906,62
407160121	Anticipo OBRA E.A. de Ayunt	9.283.793,35
<b>1. ACTUACIONES FERROVIARIAS DE INTEGRACIÓN FASE 1 (ADIF). Caso base total LIF</b>		<b>153.006.391,13</b>
Actuaciones de urbanización		22.321.236,62
Actuaciones de urbanización imputables Ayto		9.396.210,14
<b>2. ACTUACIONES URBANISTICAS (LIF). Caso base total LIF (actuaciones de urbanización no imputables Ayto)</b>		<b>12.925.026,48</b>

Al comparar con el acta nº2 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de Fase 1, el balance resultaría de la siguiente forma:

<b>Anticipo a proveedores</b>		<b>175.327.627,75</b>
407010100	Anticipo Proyecto Ferroviario	2.351.355,78
407010101	Anticipo Proyecto muros y losas	1.491.977,19
407010102	Anticipo Proyecto urbanización	726.924,32
407020017	Proyecto Los Lirios	247.933,88
407030000	Anticipos a ADIF (Fase Previa)	11.554.109,20
407040002	Anticipos a ADIF (Arrúbal)	981.616,79
407050003	Anticipos a ADIF (Est Prov)	2.211.215,57
407060500	Anticipos Fase 1 ferroviario	66.653.792,28
407060501	Anticipos Fase 1 muros y losas	42.293.020,28
407060502	Anticipos Fase 1 urbanización	20.606.095,67
407070011	Anticipo subestación de tracción	3.888.350,17
407080300	P.E, Mod PGML, Reparcelación	429.912,85
407090301	Derribos e indemnizaciones	2.131.345,37
407100304	Piqueras Piquete	399.301,63
407110305	Tres rotondas	77.719,15
407120306	Lobete	35.920,00
407130150	Anticipos OBRA V. REY LIF	1.761.737,75
407130151	Anticipos OBRA V. REY Ayunt	112.416,79
407140302	Parque resto actuación	6.000,00
407150308	Pedregales	150.183,11
407160120	Anticipo OBRA E. de A. LIF	7.932.906,62
407160121	Anticipo OBRA E.A. de Ayunt	9.283.793,35
Actuaciones de integración ferroviaria		<b>87.888.373,67</b>
Actuaciones de urbanización		43.654.256,61
Actuaciones de urbanización imputables Ayto		9.396.210,14
Actuaciones de urbanización imput LIF		<b>34.258.046,47</b>
Muros y losas		43.784.997,47

En el detalle completo de la composición de dichos epígrafes constan desglosadas las distintas actuaciones de integración ferroviaria. En particular, se imputan al epígrafe “anticipos a proveedores”, con excepción del concepto Varios Fase 1, de 23.992,94€, que se imputa al epígrafe “otros aprovisionamientos”.

En el análisis de actuaciones de integración ferroviaria del subepígrafe “anticipos a proveedores”, que cuadran con las actuaciones ferroviarias del caso base, observamos que forman parte de éste los anticipos por proyectos de las distintas fases:

CASO BASE SIN IVA 2021		14. DETALLE COMPLETO DE LA COMPOSICION DEL EPIGRAFE DE EXISTENCIAS Y SUBEPIGRAFE DE ANTICIPO A CLIENTES DEL BALANCE		DIFERENCIA
concepto	coste ejecutado	<i>(Datos a cierre 2021)</i>		
Fase previa proyecto constructivo		<i>Anticipo de clientes</i>		
Inst Prov Arrubal Proyecto Constructivo				
Fase 1 Proyecto construcción	454.348,56			
Proyecto constructivo Fase 2				
Proyecto básico fase 3				
Instal Prov Arrubal proyecto constructivo	63.148,31			
Fase 1 proyecto constructivo	3.138.386,95	407010100	Anticipo Proyecto Ferroviario	2.351.355,78
Fase 2 proyecto constructivo	678.348,30	407010101	Anticipo Proyecto muros y losas	1.491.977,19
Fase 3 proyecto constructivo	236.025,23	407010102	Anticipo Proyecto urbanización	726.924,32
TOTAL	4.570.257,35		TOTAL	4.570.257,29
				0,06

Teniendo en cuenta que los costes de redacción de proyectos constructivos no estaban incluidos en el Convenio inicial, y que además deben ser financiados por Adif según el expositivo tercero del Convenio de 25 de julio de 2002 (y no por LIF 2002, tal y como se ha hecho), **el tratamiento contable debería haber sido el mismo que para las actuaciones de Alta Velocidad.**

Por el contrario, si entendemos que se aplica lo dispuesto en la Adenda de 13 de abril de 2004, en cuyo clausulado LIF 2002 se obliga a pagar el precio de las actuaciones encomendadas a Adif (clausula 8ª), la contabilización es correcta como “anticipos a proveedores”, como se hace con el resto de actuaciones ferroviarias, cuenta a utilizar en el futuro para cancelar la deuda que surja con ocasión de la transmisión de suelos de Adif a LIF.

Por otro lado, con respecto a los importes de **dirección de obra**, no previstos en el convenio (aunque sí en las Adendas), vemos como forman parte de la cuenta “anticipos a proveedores”. Las Adendas prevén lo siguiente con respecto a los gastos de dirección de proyecto en relación a su utilización en el futuro para cancelar la deuda en la transmisión de suelos:



ADENDA	Fecha Adenda	Ejecución según Adenda	Dirección de proyecto
Redacción del proyecto de soterramiento 4 fases	13/04/2004	ADIF	no se prevé la dirección de obra
<i>Protocolo Adicional Redacción del proyecto de soterramiento 4 fases: dirección de proyecto y adaptación a PERI</i>	18/06/2007	ADIF	paga LIF, y dicho importe NO se aplicará a la cancelación de la cuenta deudora por transmisión futura de terrenos de Adif (a diferencia del resto de actuaciones recogidas)
Ejecución y dirección Fase Previa	20/03/2007	ADIF	paga LIF, y dicho importe SI se aplicará a la cancelación de la cuenta deudora por transmisión futura de terrenos de Adif
Redacción, ejecución y dirección de obras Instalaciones Auxiliares Arrubal	16/07/2008	ADIF	no se prevé la dirección de obra
Ejecución y dirección de obras Edificio Estación Provisional	02/02/2009	ADIF	no se pronuncia sobre si los importes se aplican a la cancelación de la cuenta deudora por transmisión futura de terrenos de Adif
Ejecución y dirección de obras Fase 1	05/06/2009	ADIF	prevé que "los importes pagados por LIF a ADIF correspondientes a las obras estrictamente ferroviarias deben ser aplicados a la cancelación total o parcial de la cuenta deudora que ADIF tenga con LIF correspondiente a la transmisión de suelos"
Redacción y dirección de proyecto, asistencias técnicas (...) y ejecución de obra de Construcción de Subestación	08/04/2010	ADIF	prevé que "los importes pagados por LIF a ADIF correspondientes a las obras estrictamente ferroviarias deben ser aplicados a la cancelación total o parcial de la cuenta deudora que ADIF tenga con LIF correspondiente a la transmisión de suelos"
Redacción del estudio de viabilidad prolongación soterramiento Los Lirios	02/02/2009	ADIF	n/a
Redacción, ejecución, asistencias técnicas y dirección de prolongación del cajón ferroviario	20/02/2013	ADIF	no se pronuncia sobre si los importes se aplican a la cancelación de la cuenta deudora por transmisión futura de terrenos de Adif

### REGISTRO CONTABLE DE LAS ACTUACIONES DE INTEGRACIÓN URBANÍSTICA

Las actuaciones de integración urbana se han registrado en el balance como "anticipos a proveedores ...", cuenta 407 - activo (apareciendo en el balance abreviado dentro del epígrafe existencias), al igual que las actuaciones de integración ferroviaria.

No obstante, a diferencia de las actuaciones de integración ferroviaria, las actuaciones de integración urbanística no se utilizan como contraprestación a ADIF por la futura entrega de terrenos.

**No consta en el momento actual cuál es el criterio que utilizará LIF 2002 en relación a la entrega de las obras de urbanización.**

El importe total de actuaciones de integración urbana del caso base a fecha 31/12/2021 cuadra con el importe registrado en el balance de las cuentas anuales del mismo año conforme a lo expuesto a continuación:

<b>Anticipo a proveedores</b>		<b>175.327.627,75</b>
407010100	Anticipo Proyecto Ferroviario	2.351.355,78
407010101	Anticipo Proyecto muros y losas	1.491.977,19
407010102	Anticipo Proyecto urbanización	726.924,32
407020017	Proyecto Los Lirios	247.933,88
407030000	Anticipos a ADIF (Fase Previa)	11.554.109,20
407040002	Anticipos a ADIF (Arrúbal)	981.616,79
407050003	Anticipos a ADIF (Est Prov)	2.211.215,57
407060500	Anticipos Fase 1 ferroviario	66.653.792,28
407060501	Anticipos Fase 1 muros y losas	42.293.020,28
407060502	Anticipos Fase 1 urbanización	20.606.095,67
407070011	Anticipo subestación de tracción	3.888.350,17
407080300	P.E, Mod PGML, Reparcelación	429.912,85
407090301	Derrribos e indemnizaciones	2.131.345,37
407100304	Piqueras Piquete	399.301,63
407110305	Tres rotondas	77.719,15
407120306	Lobete	35.920,00
407130150	Anticipos OBRA V. REY LIF	1.761.737,75
407130151	Anticipos OBRA V. REY Ayunt	112.416,79
407140302	Parque resto actuación	6.000,00
407150308	Pedregales	150.183,11
407160120	Anticipo OBRA E. de A. LIF	7.932.906,62
407160121	Anticipo OBRA E.A. de Ayunt	9.283.793,35
<b>1. ACTUACIONES FERROVIARIAS DE INTEGRACIÓN FASE 1 (ADIF). Caso base total LIF</b>		<b>153.006.391,13</b>
Actuaciones de urbanización		22.321.236,62
Actuaciones de urbanización imputables Ayto		9.396.210,14
<b>2. ACTUACIONES URBANISTICAS (LIF). Caso base total LIF (actuaciones de urbanización no imputables Ayto)</b>		<b>12.925.026,48</b>

Al comparar con el acta nº2 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de Fase 1 quedaría de la siguiente forma:

<b>Anticipo a proveedores</b>		<b>175.327.627,75</b>
407010100	Anticipo Proyecto Ferroviario	2.351.355,78
407010101	Anticipo Proyecto muros y losas	1.491.977,19
407010102	Anticipo Proyecto urbanización	726.924,32
407020017	Proyecto Los Lirios	247.933,88
407030000	Anticipos a ADIF (Fase Previa)	11.554.109,20
407040002	Anticipos a ADIF (Arrúbal)	981.616,79
407050003	Anticipos a ADIF (Est Prov)	2.211.215,57
407060500	Anticipos Fase 1 ferroviario	66.653.792,28
407060501	Anticipos Fase 1 muros y losas	42.293.020,28
407060502	Anticipos Fase 1 urbanizacion	20.606.095,67
407070011	Anticipo subestación de traccion	3.888.350,17
407080300	P.E, Mod PGML, Reparcelación	429.912,85
407090301	Derribos e indemnizaciones	2.131.345,37
407100304	Piqueras Piquete	399.301,63
407110305	Tres rotondas	77.719,15
407120306	Lobete	35.920,00
407130150	Anticipos OBRA V. REY LIF	1.761.737,75
407130151	Anticipos OBRA V. REY Ayunt	112.416,79
407140302	Parque resto actuacion	6.000,00
407150308	Pedregales	150.183,11
407160120	Anticipo OBRA E. de A. LIF	7.932.906,62
407160121	Anticipo OBRA E.A. de Ayunt	9.283.793,35
Actuaciones de integración ferroviaria		<b>87.888.373,67</b>
Actuaciones de urbanización		43.654.256,61
Actuaciones de urbanización imputables Ayto		9.396.210,14
Actuaciones de urbanización imput LIF		<b>34.258.046,47</b>
Muros y losas		43.784.997,47

En la cuenta 407 se incluyen tanto las actuaciones de urbanización que asume LIF en virtud del Convenio inicial como aquellas que, pese a no estar incluidas en el Convenio inicial y por tanto financiadas por el Ayuntamiento, son licitadas y ejecutadas por LIF 2002.

El sumatorio de las primeras en el balance (las incluidas en el convenio inicial) cuadra con el total de actuaciones urbanísticas del caso base. Dentro de estas se incluyen obras como Lobete o Pedregales, así como otras obras denominadas como “Anticipos OBRA V. REY LIF” y “Anticipos OBRA E. de A LIF”. **No parece clarificadora la distinción de obras en la denominación de las cuentas como “anticipos” o no.**

Finalmente, en cuanto a las actuaciones que ha ejecutado LIF 2002 pero corresponden al Ayuntamiento (obras de Vara de Rey y Estación de Autobuses cuya financiación asume el Ayuntamiento en virtud de los Convenios), constan en el balance como “anticipos de proveedores” si bien dichos anticipos ya se han cancelado al abonar el Ayuntamiento las cantidades correspondientes.

En efecto, en vez de cancelar el anticipo conforme se producían los pagos del Ayuntamiento, se ha ido reconociendo un activo en la cuenta 438 “anticipo clientes – Ayunt Logroño”. A día de hoy, el importe de dicha cuenta es igual al sumatorio de las cuentas 407130151 y 407160121.

**Entendemos que sería más razonable la cancelación de las cuentas de anticipo de proveedores 407130151 y 407160121, en lugar de reconocerlas y a su vez reconocer un activo de anticipo de clientes por importe equivalente.**

#### COSTES INDIRECTOS Y FINANCIEROS.

De acuerdo con el informe de auditoría llevado a cabo por Crowe Servicios de Auditoría S.L.P., se activan como existencias aquellos costes indirectos, (gasto de personal servicios exteriores, amortización y gastos financieros), en la medida en que dichos gastos tienen relación con el proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, y que en la práctica representan parte del coste de los terrenos que serán objeto de desarrollo urbanístico por parte de la Sociedad. La activación de estos gastos se registra como "Gastos activados vinculados al proyecto".

El concepto de existencias se divide en el balance en “anticipos a proveedores” (175.327.627,75€), que se corresponde con las actuaciones de integración, como ya hemos explicado antes, y en “otros aprovisionamientos” (76.804.855,07€), que se corresponde fundamentalmente con el sumatorio de activación de costes indirectos:

<b>Existencias</b>		<b>252.132.482,82</b>
<b>Otros aprovisionamientos</b>		<b>76.804.855,07</b>
320000001	Activacion Gastos	9.935.255,05
320000002	Activación Costes Financieros	66.845.607,08
320600700	Varios Fase I	23.992,94

Los costes operativos representan el 3,35% del total de costes.

Los costes financieros alcanzan el 18,48% del total de costes. El tipo medio de interés recogido en las cuentas anuales de ADIF oscila entre el 1,75 y el 3%. LIF 2002 concertó un préstamo de 220 millones en 2009, al EURIBOR + 1,75% que, ante la imposibilidad de devolución, procedió a cancelar mediante un préstamo sindicado en 2014, por igual importe. El interés del préstamo sindicado es del EURIBOR + 3%.

Adicionalmente LIF 2002 en el año 2015 concertó con los socios un préstamo participativo a interés 0 (prevé un tipo variable que depende de la venta de suelos, que no ha tenido lugar) para hacer frente a las anualidades del préstamo sindicado.

Gasto/Ingreso	Coste según Estudio Informativo sin IVA	Coste inicial previsto (Importes sin IVA, aunque Convenio sí lo incluya)	Coste total estimado actual. Incluido pendiente. Caso Base (sin IVA)	Ejecutado a 31/12/21 (sin IVA)	Pendiente de ejecutar (sin IVA)
TOTAL INCLUIDO CONVENIO (excl act fuera convenio)	161.348.879,31	161.348.879,31	249.814.242,58	150.639.755,04	99.174.487,54
TOTAL EXCLUIDO CONVENIO	8.181.991,86	0,00	33.844.752,40	15.315.767,18	18.528.985,23
TOTAL ACTUACIONES (INCLUIDO + EXCLUIDO)	169.530.871,17	161.348.879,31	283.658.994,98	165.955.522,22	117.703.472,77
COSTES OPERATIVOS	No previsto	No previsto	11.245.334,12	10.249.879,54	995.454,58
COSTES FINANCIEROS	No previsto	No previsto	66.845.607,08	66.845.607,08	0,00
SUMATORIO: TOTAL ACTUACIONES INTEGRACION + COSTES FINANCIEROS+ COSTES OPERATIVOS	169.530.871,17	161.348.879,31	361.749.936,18	243.051.008,84	118.698.927,35

	Coste según Estudio Informativo sin IVA	Coste inicial previsto (Importes sin IVA, aunque Convenio sí lo incluya)	Coste total estimado actual. Incluido pendiente. Caso Base (sin IVA)	Ejecutado a 31/12/21 (sin IVA)	Pendiente de ejecutar (sin IVA)
PORCENTAJE COSTES OPERATIVOS	N/A	N/A	3,11%	N/A	N/A
PORCENTAJE COSTES FINANCIEROS	N/A	N/A	18,48%	N/A	N/A
PORCENTAJE ACTUACIONES INTEGRACIÓN	N/A	N/A	78,41%	N/A	N/A

**No obstante**, hay que tener en cuenta los siguientes matices:

- Respecto de los costes operativos: el importe de costes operativos pendientes de ejecutar (995.454,58€) se ha obtenido del caso base de financiación de LIF. Dicho caso base a fecha 31 de diciembre de 2021 incluye costes operativos **únicamente hasta el año 2023**, lo cual parece excesivamente parco a la vista de las actuaciones pendientes en la fase 1, y de la adquisición de terrenos por LIF 2002 así como la ejecución del plan de comercialización de los mismos.

Por su parte, el caso base de financiación de 2022 prevé que, **incluso prescindiendo de las actuaciones de las fases 2 y 3** (que está por determinar si se llevan o no a cabo), existan costes operativos hasta el año 2025. Ahora bien, teniendo en cuenta que el plan de comercialización de terrenos estima un periodo de 8-10 años para introducir con éxito en el mercado, una vez adquiridos los terrenos, parece poco probable que los costes operativos se recojan únicamente hasta 2025 teniendo en cuenta que a fecha de redacción del informe LIF 2002 todavía no ha adquirido los terrenos.

- Respecto de los costes financieros: el importe de costes financieros pendientes de ejecutar (0,00€) se ha obtenido del caso base de financiación de LIF. Dicho caso base a fecha 31 de diciembre de 2021 no contempla las actuaciones de las fases 2 y 3. Por tanto, de llevar a cabo dichas actuaciones acudiendo a financiación externa, los costes financieros se verían incrementados.

- Respecto del total de actuaciones de integración: el importe total sobre el que se han calculado los porcentajes **incluye las actuaciones de integración de las fases 2 y 3. Dichas actuaciones no se prevén en el caso base de financiación a 31 de diciembre de 2021**. La ejecución de las fases 2 y 3 es una cuestión que deben determinar los socios. En otras sociedades de integración, como es el caso de Zaragoza, los socios han firmado un Convenio para decidir la no iniciación de las actuaciones pendientes.

Por otro lado, como se aprecia en el detalle de la cuenta de “otros aprovisionamientos” (cuenta 320), **no consta desglose de dichos gastos o imputación alguna a actuaciones de integración ferroviaria o de urbanización**, en su caso.

320	Elementos y conjuntos incorporables	76.804.855,07
320000001	Activacion Gastos	9.935.255,05
320000002	Activación Costes Financieros	66.845.607,08
320600700	Varios Fase I	23.992,94

Como señalamos en el apartado cuarto del programa de trabajo, **no compartimos el criterio utilizado por LIF 2002 contabilizando la activación de gastos y costes financieros en una cuenta separada e independiente de los activos a los que han de incorporarse. Entendemos que, de acuerdo a los criterios del ICAC dichos costes pueden incrementar el valor de las existencias en curso, pero siempre deben imputarse a una obra o activo en concreto.**

Además, al acumular los costes en la cuenta 320 por el importe total, no se puede identificar qué importe de los costes se corresponde con actuaciones de integración ferroviaria o financiera. Se desconoce, en este sentido, qué criterios se van a utilizar para llevar a cabo dicho desglose.

Tampoco parece razonable el activar los gastos y costes que se incorporan a un activo en un grupo distinto del activo del que debería formar parte. En efecto, dichos gastos se incorporan al grupo 3 (existencias), mientras que a su vez forman parte del activo “anticipos a proveedores” ubicado en el grupo 4 (acreedores y deudores por operaciones comerciales).

#### VALORACIÓN CONTABLE DE LAS ACTUACIONES EJECUTADAS: FERROVIARIAS Y URBANÍSTICAS

Se observa que el importe de las existencias es de 252.132.482,82€ según balance de LIF 2002 en el año 2021, mientras que la tasación de suelos efectuada por la empresa Savills Aguirre Newman a fecha 31 de diciembre de 2021 es de 131.482.357,65€. El auditor de cuentas señala lo siguiente al respecto (pg 72 y ss. informe de auditoría):

*“Tal y como se menciona en la nota 1 de esta memoria, en el convenio de 25 de julio de 2002 se prevé que el coste de la actuación de las obras no cubierto sea financiado íntegramente por la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño en la proporción 50-50%. Por dicha razón, la Sociedad considera que no es necesario realizar ninguna corrección valorativa de las existencias.*

*Dado el contenido del Convenio de 25 de julio de 2002 y la estructura accionarial la Sociedad considera que no es necesario realizar ninguna corrección valorativa de las existencias”.*

Como se puede apreciar, el auditor no emite un pronunciamiento al respecto y se remite a las consideraciones de la Sociedad. El resto de informes de auditoría analizados recogen un pronunciamiento similar. Destacan los informes de auditoría de 2015 y 2016 llevados a cabo por KPMG Auditores, al recoger dicha cuestión como párrafo de énfasis:

*“Llamamos la atención respecto a lo señalado en la nota 11 de la memoria abreviada adjunta, en la que se indica la existencia de una diferencia significativa entre el valor recuperable de las existencias de la Sociedad, según la valoración realizada por un experto independiente, y el valor por el que las mismas se encuentran registradas en el balance abreviado al 31 de diciembre de 2015. No obstante, tal y como se explica en la nota 1 y en la mencionada nota 11 de la memoria abreviada adjunta, a efectos de la determinación de su valor recuperable, los Administradores han considerado que dicha diferencia, en caso de materializarse en el momento de realización de las citadas existencias, será soportada por dos de los accionistas de la Sociedad, según lo establecido en el Convenio de Colaboración de 5 de julio de 2002. Esta cuestión no modifica nuestra opinión”.*

A nuestro juicio, dicha circunstancia no eximiría de realizar test de deterioro.

No obstante, dicho test de deterioro no se puede realizar al contrastarse activos distintos: tenemos por un lado reconocidos en contabilidad unas existencias en curso (de las cuales parte son obras que suponen parcialmente un anticipo de los terrenos, como forma de pago, pero no los terrenos en sí), y por otro lado el valor de mercado de los terrenos ofrecido por Savills Aguirre Newman. Cuando LIF 2002 adquiera los terrenos será cuando, si procede, realizará la corrección valorativa por deterioro.

Cuestión distinta es el análisis de las diferencias de valor entre los anticipos de proveedores relativos a actuaciones de integración ferroviaria (cuyo concepto en las facturas correspondientes es el de “anticipo de suelo”) y el valor de los terrenos que serán aportados por Adif. Según la Resolución del ICAC de 1 de marzo de 2013, por la que se dictan normas de registro y valoración del inmovilizado material y de las inversiones inmobiliarias, “cuando existan dudas sobre la recuperación del valor en libros del anticipo, la empresa contabilizará la correspondiente pérdida por deterioro”.



Como ya hemos señalado en el apartado 4 de resultados de trabajo, **deberá contabilizarse por LIF 2002 un derecho de crédito por la diferencia entre el valor de los anticipos de suelo y la tasación de SEGIPSA, reconociendo como deudor a Adif**. En consecuencia, no procede realizar un análisis de deterioro.

**De no ser así**, si LIF 2002 no reconoce como deudor a Adif por la diferencia de valores, entonces cabría plantearse la realización del **test de deterioro** con el fin de poner de manifiesto las futuras pérdidas que tendrían lugar al intercambiar los activos.

#### NO CAPITALIZACIÓN DE GASTOS FINANCIEROS EN ANTICIPOS

LIF 2002 ha contabilizado en la subcuenta 320000002 “Activación costes financieros” (dentro de la cuenta 320 “elementos y conjuntos incorporables”, y a su vez dentro del subgrupo 32. “otros aprovisionamientos”) los intereses financieros por importe de 66.845.607,08€, derivados de la financiación bancaria de las actuaciones desarrolladas.

El Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, contempla la capitalización de gastos financieros *“incurridos por la adquisición o construcción de activos hasta la fecha en que estén en condiciones de entrar en funcionamiento, siempre y cuando los activos necesiten un periodo de tiempo superior a un año para estar en condiciones de uso”*.

**No se considera correcto el criterio utilizado por LIF 2002 contabilizando la activación de gastos y costes financieros en una cuenta separada e independiente de los activos a los que han de incorporarse**. Entendemos que, de acuerdo a los criterios del ICAC dichos costes pueden incrementar el valor de las existencias en curso, pero siempre deben imputarse a una obra o activo en concreto.

Por otro lado, entendemos que, para aquellos **activos en curso que tengan efectivamente tal naturaleza, en nuestra opinión los activos resultantes de actuaciones urbanísticas, procedería dicha incorporación**. De un lado, se trata efectivamente de activos que ha recibido LIF 2002 y que, en principio, están destinados a incorporarse en el activo de LIF 2002 sin perjuicio de su destino definitivo. De otro, todavía siguen en curso por lo que resulta ajustado a la normativa indicada la

imputación **concreta** a dichas actuaciones de los gastos financieros y operativos correspondientes a dichas actuaciones.

En el acta del Consejo de Administración de fecha 18 de octubre de 2012, apartado sexto “*El Consejo de Administración, por unanimidad de los Sres. Consejeros presentes y representados en la sesión (...) acuerda (...) aprobar los criterios de actuación contenidos en el informe que se une al expediente de esta sesión y que se concretan en los siguientes (...)*”

*A) Impartir instrucciones al equipo redactor de la modificación del PERI nº3 para la creación de una parcela con calificación de Sistema General de Integración o similar en la que quede localizada la estructura del soterramiento y la consideración de las obras de estructura del soterramiento como obras de urbanización y cargas urbanísticas.*

*B) Elaboración y suscripción por representantes de ADIF y de la Sociedad en un plazo máximo de un mes de un acta que clasifique y cuantifique la totalidad de las obras del proyecto de construcción de la fase 1 en dos categorías:*

*- Obras ferroviarias.*

*- Obras de urbanización, que incluirá las obras de estructura del soterramiento, de acuerdo con lo señalado en el punto a) anterior.*

*En dicha acta, la Sociedad asumirá el compromiso de recepcionar las obras de urbanización a su finalización, integrándolas en su patrimonio”.*

El Acta nº1 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de fase 1 recoge lo siguiente al respecto (pg. 4):

*“Una vez acordado definitivamente la clasificación y cuantificación de las obras tras su finalización, la recepción de las mismas se llevará a cabo conforme a los siguientes criterios:*

*- **Adif recepcionará la obra ferroviaria.***

*- **La sociedad LIF 2002 recepcionará las obras de urbanización, incluyendo las obras de integración urbana (Muros y Losas), que incorporará a su patrimonio”.***

No se considera correcto el criterio de contabilizar como existencia en curso los intereses y gastos operativos correspondientes a los anticipos abonados a Adif por actuaciones ferroviarias. Según la Resolución del ICAC de 1 de marzo de 2013, por la que se dictan normas de registro y valoración del inmovilizado material y de las inversiones inmobiliarias, *“los desembolsos que se vayan realizando (en entregas de bienes) se contabilizarán como anticipos hasta que no se produzca la transferencia sustancial de los riesgos y beneficios del activo”*. Una vez calificados como anticipos los correspondientes a actuaciones ferroviarias, no es posible la incorporación a los mismos de los correspondientes gastos operativos y financieros. Así lo establece el ICAC en su Resolución de 14 de abril de 2015, por la que se establecen criterios para la determinación del coste de producción: *“Los anticipos a largo plazo entregados a cuenta de adquisiciones futuras quedan fuera del alcance de esta norma y, por lo tanto, los gastos financieros relacionados con su financiación no se capitalizan”*.

Ello implicaría la **necesidad de corregir las cuentas anuales**, ajustando la distribución de costes financieros de acuerdo con el criterio señalado por esta Intervención Regional.

En todo caso, conviene resaltar que de acuerdo a los convenios firmados, los terrenos que Adif entregará a LIF 2002 van a serlo por el precio fijado por SEGIPSA, por lo que cabría plantearse también si la contabilización como inmovilizado en curso es la más adecuada.

#### DEPÓSITOS CONSTITUIDOS A LARGO PLAZO

En el balance de 2021 de LIF 2002 se observa un activo denominado “inversiones financieras a largo plazo” por importe de 8.688.849,08€. No obstante, si analizamos el balance de sumas y saldos de 2021, dicho importe se ve reflejado en la cuenta 265 (depósitos constituidos a largo plazo).

## 8. ANÁLISIS DE CASOS BASE. CUADRO RESUMEN DE COSTES E INGRESOS

### ÁMBITO TEMPORAL

Se analiza a continuación si el caso base de financiación del LIF 2002 recoge una fecha límite que coincida con la prevista para la finalización de las actuaciones y enajenación total de las fincas, o bien si se agrupa en el último año del caso base ingresos y gastos de ese año y posteriores; así como los efectos que pueda generar en la liquidez de la sociedad.

Caso base financiación 2021:

	ORIGEN CIERRE 2020	2021	2022	2023	Resto	Total
<b>TOTAL ACTUACIONES FERROVIARIAS Fase 1</b>	85.197.670,62	2.681.851,09	0,00	0,00		87.879.521,71
<b>TOTAL MUROS Y LOSAS Fase 1</b>	56.915.957,97	-12.883.026,58	0,00	1.805.282,66		45.838.214,05
<b>TOTAL URBANIZACIÓN Fase 1</b>	10.992.866,89	10.364.146,02	0,00	0,00		21.357.012,91
<b>TOTAL ACTUACIONES URBANÍSTICAS (LIF)</b>	12.333.567,02	1.045.725,49	3.678.505,81	6.678.314,46		23.736.112,79
(Otras Inversiones o actuaciones)				0,00		0,00
<b>TOTAL INVERSION/ACTUACIÓN</b>	<b>165.440.062,50</b>	<b>1.208.696,02</b>	<b>3.678.505,81</b>	<b>8.483.597,12</b>		<b>178.810.861,46</b>
(Gastos operativos)	9.371.505,76	878.373,78	497.727,29	497.727,29		11.245.334,12
(pagos por IVA)		258.464,11	740.233,21	1.781.555,40		2.780.252,72
Ajustes Contables (cuenta Proveedores y Acreedores) *	7.265,27					7.265,27
<b>TOTAL SALIDAS DE CAJA</b>	<b>-174.818.833,53</b>	<b>-2.345.533,91</b>	<b>-4.916.466,32</b>	<b>-10.762.879,81</b>		<b>-192.843.713,56</b>
Venta de suelos	0,00	0,00	29.283.422,00	40.535.680,00	66.386.950,00	136.206.052,00
Otros ingresos	0,00	0,00		0,00		0,00
cobros por IVA (Liquidación IVA)	143.748,51	258.464,11	740.233,21	1.781.555,40	0,00	2.924.001,23
<b>TOTAL ENTRADAS DE CAJA</b>	<b>143.748,51</b>	<b>258.464,11</b>	<b>30.023.655,21</b>	<b>42.317.235,40</b>	<b>66.386.950,00</b>	<b>139.130.053,23</b>
Pago/Recuperación de iva del año anterior		-143.748,51				-143.748,51
<b>FLUJO DE CAJA OPERATIVO</b>	<b>-174.675.085,02</b>	<b>-2.230.818,31</b>	<b>25.107.188,90</b>	<b>31.554.355,59</b>	<b>66.386.950,00</b>	<b>-53.857.408,85</b>

Caso base financiación 2022:

LOGROÑO INTEGRACION DEL FERROCARRIL CRITERIO DE CAJA IMPORTES SIN IVA							
	oct-22	ORIGEN CIERRE 2021	2022	2023	2024	Resto	Total
<b>TOTAL ACTUACIONES FERROVIARIAS Fase 1</b>	87.640.440,49	239.081,22	0,00	0,00	0,00	0,00	87.879.521,71
<b>TOTAL MUROS Y LOSAS Fase 1</b>	44.032.931,39	0,00	0,00	0,00	0,00	1.805.282,66	45.838.214,05
<b>TOTAL URBANIZACIÓN Fase 1</b>	21.357.012,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21.357.012,91
<b>TOTAL ACTUACIONES URBANÍSTICAS (LIF)</b>	12.925.026,48	1.149.607,76	4.115.315,98	2.614.840,61	2.931.321,95		23.736.112,78
<b>TOTAL INVERSION/ACTUACIÓN</b>	<b>165.955.411,27</b>	<b>1.388.688,98</b>	<b>4.115.315,98</b>	<b>2.614.840,61</b>	<b>4.736.604,61</b>		<b>178.810.861,45</b>
(Gastos operativos)	9.929.822,21	492.530,72	487.780,81	487.780,81			11.885.695,36
(pagos por IVA) IVA soportado y liquidaciones							0,00
Ajustes Contables (cuenta Proveedores y Acreedores) *	24.177,27						24.177,27
<b>TOTAL SALIDAS DE CAJA</b>	<b>-175.909.410,75</b>	<b>-1.881.219,70</b>	<b>-4.603.096,79</b>	<b>-3.102.621,42</b>			<b>-190.720.734,08</b>
Venta de suelos** Valoración a 31 dic 2022			16.837.628,84	50.765.179,26	63.879.549,55		131.482.357,65
Devoluciones pendientes IVA ej anteriores			84.800,15				84.800,15
Otros ingresos	0,00	0,00	294.045,65	0,00			294.045,65
cobros por IVA (Liquidación IVA) repercutido y liqui							
<b>TOTAL ENTRADAS DE CAJA</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>17.216.474,64</b>	<b>50.765.179,26</b>	<b>63.879.549,55</b>		<b>131.776.403,30</b>
Pendiente devolución	55.994,26						55.994,26
<b>FLUJO DE CAJA OPERATIVO</b>	<b>-175.853.416,49</b>	<b>-1.881.219,70</b>	<b>12.613.377,85</b>	<b>47.662.557,84</b>	<b>63.879.549,55</b>		<b>-58.888.336,52</b>

#### A) SALIDAS DE CAJA:

No consta la fecha fin en el caso base de proyecciones de tesorería de 2021. En el apartado "Resto" se recogen las actuaciones no previstas en 2022, 2023 y 2024. No obstante, en el documento "caso base LIF ADIF", actualizado en 2022, constan las actuaciones previstas hasta 2026 desagregada por anualidades, si bien sólo se recogen actuaciones hasta el año 2025.

Los gastos de actuaciones ferroviarias previstos en 2022 se corresponden con la ejecución y dirección de obras de la subestación de tracción.

En el apartado “muros y losas” aparece únicamente pendiente de ejecutar en la columna “Resto” por importe de 1.805.282,66€. Ello se corresponde con la prolongación del túnel (actuación de fase 3 que se adelantó a fase 1). En el documento “caso base LIF ADIF” se prevé su realización íntegra en 2025.

En cuanto a las actuaciones urbanísticas, el caso base de financiación de 2021 recoge que las actuaciones urbanísticas pendientes de ejecutar son de aproximadamente 3,6 millones en 2022 y 6,6 millones en 2023, correspondientes principalmente a las obras de Estación de Autobuses, STR Pedregales, Lobete, Vara de Rey-Miguel Delibes, y Parque Resto Actuación.

No se recogen, por tanto, actuaciones de urbanización correspondientes a las fases 2 y 3.

En lo relativo a gastos operativos del caso base de financiación de 2021 de LIF 2002, se recoge un importe de 497.727,29€ para los años 2022 y 2023. No así en el apartado “Resto”. Partiendo de que el apartado “Resto” integra las anualidades restantes, el último año en que se devengan gastos operativos es 2023. En 2024 no se prevén gastos operativos, lo que da a entender que la sociedad prevé dejar de estar operativa a final de 2023.

En lo relativo a gastos operativos del caso base de financiación de 2022, el importe de 487.780,81€ es idéntico para los años 2023, 2024 así como en el apartado “Resto”. Partiendo de que el apartado “Resto” integra las anualidades restantes, el último año en que se devengan gastos operativos es 2025, al igual que consta en el documento “caso base LIF ADIF”. Se da a entender, por tanto, **que la sociedad prevé dejar de estar operativa a final de 2025.**

**No parecen razonables dichas estimaciones, incluso prescindiendo de la realización de las actuaciones correspondientes a las fases 2 y 3. La comercialización de suelos prevé, como mínimo, un plazo de 5 años**, por lo que se colige que el importe relativo a los gastos operativos no comprende el periodo correspondiente hasta el fin de ventas de los terrenos por parte de LIF 2002. A fecha de redacción del informe todavía no se han adquirido los terrenos por LIF.

Ha de destacarse que **tanto en el caso base de proyecciones de tesorería como en el caso base LIF ADIF no se recoge la realización de las fases 2 y 3 ni cuantitativamente ni en el horizonte temporal,**

pese a estar previsto en el convenio de 25 de julio de 2002. **Tampoco se ha firmado por los socios un acuerdo de no ejecución de las actuaciones de las fases 2 y 3.**

**B) ENTRADAS DE CAJA:**

LIF 2002 prevé un total de 131.482.357,65€ por entradas de caja correspondientes a la venta de suelo, desglosada en las siguientes anualidades:

- 2023: 16.837.628,84€
- 2024: 50.765.179,26€
- “Resto”: 63.879.549,55€

El importe global cuadra con el previsto en el Informe de valoración de Aguirre Newman a fecha 31/12/2021, apartado “hipótesis finalista venta de parcelas”. No obstante, **no coincide la distribución por anualidades**, teniendo en cuenta que el informe contempla un plan de venta de 5 años (es decir, **hasta 2027** suponiendo que comenzase en 2022, teniendo en cuenta que a fecha de redacción del informe no se ha iniciado el proceso de venta; es más, LIF 2002 todavía no ha adquirido los terrenos cuya venta se contempla).

ID client	Nombre de Activo	% Propiedad	Superficie suelo (m²)	TOTAL Edificabilidad (m²) 100%	Edificabilidad (m²) % propiedad	Unitario 100% (€/m²)	Valor Hip. Finalista V.P. 100% (€)	Valor Hip Finalista V. P. %prop (€)	Costes de Urbanización (€)	TIR (%)	CF periodo	Valor Hip Finalista V. P. por año 100%	Valor Hip Finalista V. P. por año % Propiedad
AÑO 1	P9 P9_UE N11.1_TORRES I	97,04%	683,00	8.280,00	8.034,55	1.047,83	8.676.000,00	8.418.814,42	-	11,00%	33		
	P10 P10_UE N11.1_TORRES I	97,04%	683,00	8.280,00	8.034,55	1.047,83	8.676.000,00	8.418.814,42	-	11,00%	33	29.365.000	28.494.523,45
	P1 P1_UE N11.2_VARA DEL REY	97,04%	1.090,00	12.205,00	11.843,20	984,27	12.013.000,00	11.656.894,61	-	11,00%	36		
AÑO 2	P2 P2_UE N11.2_VARA DEL REY	97,04%	1.090,00	12.205,00	11.843,20	1.042,03	12.718.000,00	12.340.996,06	-	11,00%	36		
	P6 P6_UE N11.3_TORRES II	97,04%	692,00	8.280,00	8.034,55	1.110,51	9.195.000,00	8.922.429,53	-	11,00%	33		
	P7 P7_UE N11.3_TORRES II	97,04%	692,00	8.280,00	8.034,55	1.110,51	9.195.000,00	8.922.429,53	-	11,00%	33	40.303.000	39.108.284,64
	P8 P8_UE N11.3_TORRES II	97,04%	692,00	8.280,00	8.034,55	1.110,51	9.195.000,00	8.922.429,53	-	11,00%	33		
AÑO 3	P3a P3A_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	863,00	4.570,00	4.434,53	1.121,23	5.124.000,00	4.972.107,55	-	11,00%	30		
	P3b P3B_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	863,00	4.570,00	4.434,53	1.121,23	5.124.000,00	4.972.107,55	-	11,00%	30		
	P4a P4A_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	756,00	1.888,00	1.832,03	1.125,00	2.124.000,00	2.061.037,55	-	11,00%	30		
	P4b P4B_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	487,00	1.888,00	1.832,03	1.125,00	2.124.000,00	2.061.037,55	-	11,00%	30	21.486.000	20.849.083,29
	P5a P5A_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	486,00	2.062,00	2.000,88	1.129,97	2.330.000,00	2.260.931,03	-	11,00%	30		
AÑO 4	P5b P5B_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	400,00	2.062,00	2.000,88	1.129,97	2.330.000,00	2.260.931,03	-	11,00%	30		
	P5c P5C_UE P11.25_MIGUEL DELIBES	97,04%	496,00	2.062,00	2.000,88	1.129,97	2.330.000,00	2.260.931,03	-	11,00%	30		
	P11a P11A_UE N11.4_TERRAZAS I	97,04%	2.082,00	9.537,50	9.254,78	954,76	9.108.000,00	8.836.067,78	-	11,00%	33		
	P11b P11B_UE N11.4_TERRAZAS I	97,04%	2.082,00	9.537,50	9.254,78	954,76	9.108.000,00	8.836.067,78	-	11,00%	33	27.318.000	26.508.203,35
	P12a P12A_UE N11.5_TERRAZAS II	97,04%	2.082,00	9.537,50	9.254,78	954,76	9.108.000,00	8.836.067,78	-	11,00%	33		
AÑO 5	P12b P12B_UE N11.5_TERRAZAS II	97,04%	2.016,00	8.286,00	8.020,97	956,33	7.905.000,00	7.670.669,43	-	11,00%	33	17.027.000	16.522.262,92
	P12c P12C_UE N11.5_TERRAZAS II	97,04%	2.082,00	9.537,50	9.254,78	956,44	9.122.000,00	8.851.593,49	-	11,00%	33		
			20.317,00	131.328,00	127.435,00		135.499.000,00	131.482.357,65					

Por otro lado, y como hemos señalado en el apartado quinto del programa de trabajo, **el hecho de que LIF 2002 incorpore al caso base de financiación de 2022 el valor más alto de los diferentes contemplados en el informe de Savills Aguirre Newman puede no resultar ajustado a la necesaria prudencia en este tipo de valoraciones.** De hecho, en la página 22 de dicho informe, el valor de

mercado que se atribuye al conjunto de parcelas en el porcentaje de titularidad de LIF 2002 es de 79.238.354,84€.

**La diferencia entre ambos valores es de tal relevancia (52 millones aproximadamente, un 60,27% menor) que resulta necesaria una advertencia sobre este extremo.**

#### C) CONTRASTE ENTRADA/SALIDAS DE CAJA

En primer lugar, se observa una significativa diferencia entre las entradas de caja y las salidas de caja, obteniendo un flujo de caja operativo negativo de 53,85 millones. No obstante, esta situación de déficit ya aparecía prevista en el convenio inicial.

En segundo lugar, esa situación deficitaria se ve agravada por el gap temporal planteado en el esquema del convenio de 25 de julio de 2002, consecuencia del desfase entre la realización de gastos necesarios para ejecutar las actuaciones a entregar a los socios y la urbanización de los terrenos recibidos, y la obtención de ingresos mediante la venta de parcelas resultantes.

En efecto, las entradas de caja previstas se corresponden prácticamente con las ventas de terrenos, que van a tener lugar una vez ejecutadas las actuaciones de la fase 1. Así, si bien el caso base de financiación de 2021 recoge actuaciones que suponen salidas de caja hasta 2023, **la mayor parte de entradas de caja aparecen en la columna correspondiente a “resto”, sin poder identificar los años en los que se prevén dichas entradas de caja.**

En tercer lugar, las **salidas de caja se han visto incrementadas por un gap permanente consecuencia de las desviaciones al alza en el coste de las actuaciones. Dichos incrementos, analizados en otros apartados, traen causa fundamentalmente en la no inclusión en el convenio de costes necesarios para su realización, así como de la infravaloración de las actuaciones en el convenio (gran parte de las desviaciones radica en la diferencia entre los presupuestos en que se basa el convenio y los que se recogen en los proyectos básicos y de construcción que lo desarrollan).**

No obstante, a la hora de analizar el caso base de financiación han de hacerse ciertas consideraciones:

a) Salidas de caja:

- **No se incluyen actuaciones de fases 2 y 3 de integración ferroviaria**, cuyo importe aproximado es de 93 millones sin IVA. Tampoco las correspondientes actuaciones de urbanización, cuyo importe aproximado es de aproximadamente 13 millones sin IVA.
- **No se incluyen costes operativos a partir de 2023**. Entendemos que dicho plazo no es razonable a la vista de los plazos previstos de comercialización, por lo que deberían verse incrementados dichos costes.

b) Entradas de caja:

- **No aparece definida la distribución por anualidades**, teniendo en cuenta que el informe contempla un plan de venta de 5 años (es decir, **hasta 2027** suponiendo que comenzase en 2022, teniendo en cuenta que a fecha de redacción del informe no se ha iniciado el proceso de venta; es más, LIF 2002 todavía no ha adquirido los terrenos cuya venta se contempla).

- **No se han cumplido las expectativas de ingresos en los plazos previstos, y no parece corregirse en los sucesivos casos base las diferencias entre las previsiones y las actuaciones que tienen lugar**. El caso base de 2017 prevé ingresos por ventas de terrenos en 2018, que no han tenido lugar (incluso a fecha de redacción del informe). El caso base de 2018 prevé ingresos por ventas de terrenos en 2019, que no han tenido lugar. El caso base de 2019 prevé ingresos por ventas de terrenos en 2020, que no han tenido lugar. El caso base de 2020 prevé ingresos por ventas de terrenos en el apartado “resto” sin identificar la correspondiente anualidad. El caso base de 2021 prevé ingresos por ventas de terrenos en 2022, que no han tenido lugar. El caso base de 2022 prevé ingresos por ventas de terrenos en 2023, que no han tenido lugar a fecha de redacción del informe.

D) FLUJO FINANCIERO:

El gap temporal previsto en el propio planteamiento del convenio de 25 de julio de 2002, junto con la insuficiente aportación inicial de los socios, ha supuesto la necesidad de acudir a financiación privada.



El caso base de financiación de 2021 recoge lo siguiente:

Disposiciones deuda	220.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	220.000.000,00
(Amortizaciones deuda bancaria)	-144.000.000,00	-76.000.000,00	0,00	0,00	0,00	-220.000.000,00
(Costes financieros)	-64.775.273,75	-2.070.333,33	0,00	0,00	0,00	-66.845.607,08
<b>FLUJO DE CAJA FINANCIERO</b>	<b>11.224.726,25</b>	<b>-78.070.333,33</b>			<b>0,00</b>	<b>-66.845.607,08</b>
<b>FLUJOS DE CAJA (OPERAT+FINANC)</b>	<b>-163.450.358,77</b>	<b>-80.301.151,64</b>	<b>25.107.188,90</b>	<b>31.554.355,59</b>	<b>66.386.950,00</b>	<b>-120.703.015,93</b>
<b>POSICIÓN DE CAJA INICIAL (al 1/1/año n)</b>	<b>15.184.469,00</b>	<b>12.929.488,38</b>	<b>11.509.780,68</b>	<b>37.464.093,02</b>	<b>69.018.448,60</b>	
<b>POSICIÓN DE CAJA (sin aportación socios)</b>	<b>12.929.488,38</b>	<b>-67.371.663,26</b>	<b>36.616.969,58</b>	<b>69.018.448,60</b>	<b>135.405.398,60</b>	
Aportaciones Socios situación inicial	139.915.734,00	176.377.379,00	255.258.822,94	256.105.946,38	255.505.946,38	
Aportaciones Socios NO REINTEGRABLES	600.000,00					
Aportaciones Socios del ejercicio	35.861.645,00	78.881.443,94	847.123,44			
Aportaciones Socios situación final (REINTEGRABLES)	175.777.379,00	254.658.822,94	255.505.946,38	255.505.946,38	255.505.946,38	
<b>POSICIÓN DE CAJA (tras aportación de socios)</b>	<b>12.927.020,23</b>	<b>11.509.780,68</b>	<b>37.464.093,02</b>	<b>69.018.448,60</b>	<b>135.405.398,60</b>	
	-2.468,15					
Posición inicial deuda bancaria (al 1/1/año n)	108.000.000,00	76.000.000,00			0,00	
Posición final deuda bancaria (al 31/12/año n)	76.000.000,00	0,00			0,00	

-120.100.548

Al final del periodo se cuenta con un déficit de tesorería para hacer frente a la devolución de los socios de

<b>Deficit anualizado de la operación global</b>	<b>-162.850.359</b>	<b>-80.301.152</b>	<b>25.107.189</b>	<b>31.554.356</b>	<b>66.386.950</b>	<b>-120.103.016</b>	
30,0%	ADIF-AV	-48.855.108	-24.090.345	7.532.157	9.466.307	19.916.085	-36.030.905
7,5%	ADIF	-12.213.777	-6.022.586	1.883.039	2.366.577	4.979.021	-9.007.726
12,5%	RENFE	-20.356.295	-10.037.644	3.138.399	3.944.294	8.298.369	-15.012.877
25,0%	AYTO	-40.712.590	-20.075.288	6.276.797	7.888.589	16.596.738	-30.025.754
25,0%	CC.AA.	-40.712.590	-20.075.288	6.276.797	7.888.589	16.596.738	-30.025.754

aportación:		2020	2021	2022	resto	TOTAL
<b>Aportaciones Socios Préstamos Participativos</b>						
30,0%	ADIF-AV	43.200.000,00	4.800.000,00			48.000.000,00
7,5%	ADIF	10.800.000,00	1.200.000,00			12.000.000,00
12,5%	RENFE	18.000.000,00	2.000.000,00			20.000.000,00
25,0%	AYTO	36.000.000,00	34.000.000,00			70.000.000,00
25,0%	CC.AA.	36.000.000,00	34.000.000,00			70.000.000,00
	<b>TOTAL APORTACIONES AL PRINCIPAL</b>	<b>144.000.000,00</b>	<b>76.000.000,00</b>		<b>0,00</b>	<b>220.000.000,00</b>
30,0%	ADIF-AV	8.213.682,26	621.100,00			8.834.782,26
7,5%	ADIF	2.053.420,56	155.275,00			2.208.695,56
12,5%	RENFE	3.422.367,60	258.791,67			3.681.159,27
25,0%	AYTO	6.844.735,22	517.583,33			7.362.318,55
25,0%	CC.AA.	6.844.735,22	517.583,33			7.362.318,55
	<b>TOTAL APORTACIONES INTERESES</b>	<b>27.378.940,86</b>	<b>2.070.333,33</b>		<b>0,00</b>	<b>29.449.274,19</b>
30,0%	ADIF-AV	1.531.312,28	285.689,40			1.817.001,68
7,5%	ADIF	382.828,07	71.422,35			454.250,42
12,5%	RENFE	638.046,78	119.037,26			757.084,04
25,0%	AYTO	1.276.093,56	96.887,23			1.372.980,79
25,0%	CC.AA.	1.276.093,56	238.074,50			1.514.168,06
	<b>TOTAL APORTACION PERIODIFICACIONES*</b>	<b>5.104.374,25</b>	<b>811.110,74</b>			<b>5.915.484,99</b>
30,0%	ADIF-AV	52.944.994,54	5.706.789,40		0,00	58.651.783,94
7,5%	ADIF	13.236.248,63	1.426.697,35		0,00	14.662.945,98
12,5%	RENFE	22.060.414,38	2.377.826,93		0,00	24.438.241,31
25,0%	AYTO	43.414.891,82	34.614.470,56	847.123,44	0,00	78.876.485,82
25,0%	CC.AA.	43.414.891,82	34.614.470,56	847.123,44	0,00	78.876.485,82
	<b>TOTAL APORTACIONES PPAL+INT+PERIODIFICO</b>	<b>175.777.378,15</b>	<b>78.881.444,07</b>	<b>847.123,44</b>	<b>0,00</b>	<b>255.505.945,66</b>

\* El importe plasmado es el que corresponde según el crédito sindicado, cifra del real en la Periodificación que va dejando pendiente el Ayud de Logroño

LIF 2002 concertó un préstamo de 220 millones en 2009 que, ante la imposibilidad de devolución, procedió a cancelar mediante un préstamo sindicado en 2014, por igual importe. Las anualidades de dicho préstamo sindicado se ven saldando gracias a las aportaciones de los socios calificadas como reintegrables en el caso base e instrumentadas como préstamo participativo firmado en 2015. Las disposiciones de los socios mediante préstamo participativo son coetáneas al vencimiento de las anualidades del préstamo sindicado.

De esta forma, en 2021 se salda la última anualidad del préstamo sindicado, por lo que a 31 de diciembre de 2021 no existe financiación externa.

Según el caso base, de 2022 en adelante **queda pendiente la aportación de 847.123,44€ por parte del Ayuntamiento de Logroño**. A fecha de elaboración del informe, se toma razón de que no se ha aportado dicha cuantía, y tampoco se ha llevado a cabo un requerimiento formal.

**No recoge el caso base de financiación de 2021 el vencimiento de las anualidades del préstamo participativo**. Según el contrato firmado el 24 de julio de 2015, el préstamo participativo vencerá el día siguiente al de la fecha de vencimiento final del crédito sindicado, pudiendo acordar prórrogas expresas; “en cualquier caso, el plazo máximo del préstamo incluyendo las prórrogas, no excederá, los 10 años desde la última disposición realizada”.

Anualmente se van acordando prórrogas entre LIF 2002 y los socios; a fecha de redacción del informe se ha acordado la prórroga en el año 2022 y se encuentra negociando la de 2023.

**A la vista de las entradas de caja previstas, existe incertidumbre sobre cómo LIF 2002 va a obtener los ingresos para realizar la devolución del préstamo participativo a los socios, salvo que incluyamos dichos importes en el momento final de la operación, una vez producida la venta de los terrenos, cuando se proceda al cálculo del déficit y la aportación de los socios de las cantidades que correspondan.**

#### APORTACIONES DE SOCIOS

La ficha de ADIF a 31 de diciembre de 2021 recoge lo siguiente:

Financiación		Convenio	Cifras actualizadas a dic 2021	Invertido a dic 2021	Pendiente a dic 2021	
Grupo MITMA	Estudio Informativo	0,00	0,46	0,46	0,00	
	Aportación económica	30,00	30,00	6,15 <sup>(1)</sup>	23,85	
Gobierno de La Rioja	Aportación económica <sup>(2)</sup>	31,08	109,78	0,00	109,78	
Ayuntamiento de Logroño	Aportación económica <sup>(2)</sup>	31,08	109,78	0,00	109,78	
	Capital Social		0,60	0,60	0,00	
	Suelos	95,00	159,09	0,00	159,09	
	Endeudamiento	0,00	0,00	0,00	00,00	
Sociedad	Préstamos Participativo (%)	G. Fomento	0,00	0,00	97,75	-97,75
		Gob. La Rioja	0,00	0,00	78,03	-78,03
	Accionarial (Socios)	Ayto Logroño	0,00	0,00	78,88	-78,88
	Devolución IVA y otros	0,00	29,83	38,80	-8,96	
<b>Déficit (+) / Devolución a socios (-)</b>		0,00	0,00	-12,33	<b>12,33</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>187,16</b>	<b>439,55</b>	<b>288,34</b>	<b>151,21</b>	

**A fecha de redacción del informe no nos podemos pronunciar sobre las aportaciones pendientes de los socios, a la vista de las incertidumbres generadas por el convenio de 25 de julio de 2002, que tendrán que solventar los socios.**

**Tales incertidumbres provienen, respecto de las actuaciones anteriores al 2 de octubre de 2019, de las ambigüedades y carencias del convenio de 25 de julio de 2002 (quién financia los gastos no contemplados expresamente en el convenio inicial pero consecuencia necesaria del mismo) y, con respecto a las actuaciones posteriores, de la caducidad de dicho convenio.**

**A mayor abundamiento, los socios deberán definir si van a llevarse a cabo las actuaciones de las fases 2 y 3, puesto que ADIF los recoge en su ficha, pero en el caso base de financiación de LIF sólo se incluyen las actuaciones correspondientes a la fase 1. Ello afecta directamente a la aportación del grupo MITMA, de 30 millones por Alta Velocidad (si sólo se ejecutan actuaciones de la fase 1, correspondiendo 5,77 millones a actuaciones de alta velocidad, los socios deberán establecer un sistema de aportación de la cantidad restante en función de la interpretación que realicen de las disposiciones del convenio).**

**Finalmente, las aportaciones de los socios dependerán del déficit, cuya determinación únicamente puede realizarse una vez se hayan vendido la totalidad de los terrenos. Igualmente, los socios deberán pronunciarse sobre la posible discordancia entre el valor de tasación de SEGIPSA y el valor de las obras entregadas como anticipos de suelo.**

### GASTOS POR ACTUACIONES PENDIENTES

Con respecto a las actuaciones pendientes de las fases 2 y 3, se ha hecho una estimación partiendo de los importes previstos en los proyectos correspondientes. No se ha corregido en base a datos históricos. No obstante, hemos de señalar que, en actuaciones ferroviarias, el coste real de las actuaciones de integración ferroviaria es superior al importe de licitación (basado en los proyectos) en un 8,91%. Por tanto, no es una desviación especialmente significativa.

**No hay un calendario de ejecución; de hecho, las actuaciones de la fase 2 y 3 no aparecen en el caso base de financiación**, que únicamente contempla como actuaciones pendientes las correspondientes de la fase uno, indicando las anualidades previstas.

### FLUJOS DE FINANCIACIÓN EN EL CASO BASE

El préstamo bancario ya se ha devuelto en su totalidad en 2021.

En cuanto al préstamo participativo, nos remitimos al punto 1 de este apartado.

**Como excepción a lo previsto como norma general en el préstamo participativo (los socios van prestando dinero a medida que vence el préstamo sindicado, y por el importe de la anualidad del mismo, en el porcentaje de su participación accionarial), se prevé que el préstamo correspondiente a la amortización parcial de 60 millones del 29 de julio de 2021 se efectúe únicamente entre el Ayuntamiento y la Comunidad de La Rioja, al 50% cada una, esto es, 30 millones.**

No se recogen garantías en el contrato de préstamo participativo.

Por lo que respecta a la razonabilidad de costes financieros, estos alcanzan el 18,48% del total. El tipo medio de interés recogido en las cuentas anuales de ADIF oscila entre el 1,75 y el 3%. LIF 2002 concertó un préstamo de 220 millones en 2009, al EURIBOR + 1,75% que, ante la imposibilidad de devolución, procedió a cancelar mediante un préstamo sindicado en 2014, por igual importe. El interés del préstamo sindicado es del EURIBOR + 3%.

Adicionalmente LIF en el año 2015 concertó con los socios un préstamo participativo a interés 0 (prevé un tipo variable que depende de la venta de suelos, que no ha tenido lugar) para hacer frente a las anualidades del préstamo sindicado.

Gasto/Ingreso	Coste según Estudio Informativo sin IVA	Coste inicial previsto (Importes sin IVA, aunque Convenio sí lo incluya)	Coste total estimado actual. Incluido pendiente. Caso Base (sin IVA)	Ejecutado a 31/12/21 (sin IVA)	Pendiente de ejecutar (sin IVA)
TOTAL INCLUIDO CONVENIO (excl act fuera convenio)	161.348.879,31	161.348.879,31	249.814.242,58	150.639.755,04	99.174.487,54
TOTAL EXCLUIDO CONVENIO	8.181.991,86	0,00	33.844.752,40	15.315.767,18	18.528.985,23
TOTAL ACTUACIONES (INCLUIDO + EXCLUIDO)	169.530.871,17	161.348.879,31	283.658.994,98	165.955.522,22	117.703.472,77
COSTES OPERATIVOS	No previsto	No previsto	11.245.334,12	10.249.879,54	995.454,58
COSTES FINANCIEROS	No previsto	No previsto	66.845.607,08	66.845.607,08	0,00
<b>SUMATORIO: TOTAL ACTUACIONES INTEGRACION + COSTES FINANCIEROS+ COSTES OPERATIVOS</b>	169.530.871,17	161.348.879,31	361.749.936,18	243.051.008,84	118.698.927,35

	Coste según Estudio Informativo sin IVA	Coste inicial previsto (Importes sin IVA, aunque Convenio sí lo incluya)	Coste total estimado actual. Incluido pendiente. Caso Base (sin IVA)	Ejecutado a 31/12/21 (sin IVA)	Pendiente de ejecutar (sin IVA)
PORCENTAJE COSTES OPERATIVOS	N/A	N/A	3,11%	N/A	N/A
PORCENTAJE COSTES FINANCIEROS	N/A	N/A	18,48%	N/A	N/A
PORCENTAJE ACTUACIONES INTEGRACIÓN	N/A	N/A	78,41%	N/A	N/A

Por tanto, al haber refinanciado el préstamo por imposibilidad de obtener fondos por parte de LIF 2002, se está incrementando el coste financiero, cuestión que probablemente no ocurriese si se hubiese asumido directamente por los socios.

Además, ha de tenerse en cuenta que al final dicho coste financiero va a ser asumido por los socios, dado que el convenio parte de un déficit de salida, quedando por determinar el reparto de dichos costes entre los socios a la vista de un convenio ya caducado que además no recogía la totalidad de los costes financieros.

### III. ANEXOS

#### 1.- ADENDAS AL CONVENIO DE 25 DE JULIO DE 2002

De acuerdo al informe de situación de 31 de diciembre de 2021 de LIF 2002, los convenios, adendas y protocolos suscritos desde el comienzo de la actuación hasta diciembre de 2020 para materializar los objetivos descritos han sido los siguientes:

- 1) 27/04/99 Acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de la Rioja y el Ayuntamiento de Logroño para la redacción de estudios y proyectos de la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño.
- 2) 25/07/02 Convenio de colaboración entre la Comunidad Autónoma de La Rioja, el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Logroño y la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) para el desarrollo de las obras derivadas de la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño.
- 3) 10/02/04 Contrato marco regulador de las relaciones de la sociedad Logroño Integración el Ferrocarril 2002, S.A. con sus socios, para la encomienda a los mismos de las actuaciones derivadas del convenio de colaboración celebrado, en fecha 25 de julio de 2002, entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de la Rioja, el Ayuntamiento de Logroño, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) y el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF)
- 4) 13/04/04 Adenda para la contratación, con el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), - ahora ADIF -, de la redacción de los proyectos correspondientes a las tres fases del soterramiento del trazado ferroviario en la ciudad de Logroño, previstas en el convenio de colaboración de 25 de julio de 2002.
- 5) 23/12/04 Convenio para la transmisión a la sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. de los suelos liberados con motivo de las obras derivadas de la transformación de la red ferroviaria de Logroño.
- 6) 20/03/07 Adenda para la financiación y encomienda a ADIF de la ejecución y dirección de las obras correspondientes al proyecto de construcción de la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, estación provisional (Fase Previa), previstas en el convenio de colaboración de 25 de julio de 2002.
- 7) 18/06/07 Protocolo adicional a la adenda al contrato marco de 10 de febrero de 2004, para la contratación, con el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (hoy ADIF), de la redacción de los

proyectos correspondientes a las tres fases del soterramiento del trazado ferroviario en la ciudad de Logroño, previstas en el convenio de colaboración de 25 de julio de 2002.

8) 16/07/08 Adenda para la financiación y encomienda a ADIF de la redacción, ejecución y dirección de las obras correspondientes al proyecto de construcción de la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño: Instalaciones Auxiliares en Arrúbal (La Rioja), previstas en el convenio de colaboración de 25 de julio de 2002.

9) 02/02/09 Adenda para la financiación y encomienda a ADIF de la ejecución y dirección de las obras correspondientes al “Proyecto de Construcción de la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño. Edificio Estación Provisional”, previstas en el convenio de colaboración de 25 de julio de 2002.

10) 02/02/09 Adenda para la financiación y encomienda al ADIF de la redacción del estudio de viabilidad técnico-económica de la prolongación del soterramiento a la zona de Los Lirios.

11) 05/06/09 Adenda para la financiación y encomienda a ADIF de la ejecución y dirección de las obras correspondientes al “Proyecto de Construcción de la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño. Fase 1”, previstas en el convenio de colaboración de 25 de julio de 2002.

12) 8/04/10 Adenda para la financiación y redacción y dirección del “Proyecto de Construcción de Subestación en Logroño”, así como para la realización y financiación de la obra, la dirección de obra, la asistencia técnica a la dirección, la coordinación de seguridad y salud laboral y la asistencia para el control medioambiental de dicha obra, prevista en el convenio suscrito, el 25 de julio de 2002. (Aprobada en consejo de administración de la sociedad LIF 2002 de fecha 28 de enero de 2010, firmada el 08 de abril de 2010).

13) 7/09/10 Convenio entre Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. redacción del proyecto de la Estación de Autobuses en superficie, la ejecución de las obras de una primera fase, demolición de la estación de Ferrocarril, recuperación previa de elementos de interés y proyecto de urbanización fase 1 (bases de financiación)

14) 12/12/12 Convenio entre el Ayuntamiento de Logroño, Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. y Propiedad Inmobiliaria Maestre Hermanos S.L. para autorizar la ocupación de terrenos necesarios para el proyecto de construcción de la integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño.

15) 21/12/12 Acta de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de fase I de Integración del Ferrocarril en la ciudad de Logroño.

- 16) 10/01/13 Modificado del Convenio entre el Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. aprobado por la junta de Gobierno local del Ayuntamiento de Logroño el 27 de enero de 2010 y por el Consejo de "Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A." el 28 de enero de 2010 y de las bases de financiación aprobadas por la junta de gobierno local del Ayuntamiento de Logroño de fecha 14 de julio de 2010
- 17) 20/02/13 Adenda para la Redacción y Dirección del Proyecto de la Prolongación del cajón ferroviario y la Ejecución y Dirección de la Obra incluyendo las Asistencias Técnicas
- 18) 21/02/13 Convenio entre Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. y Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A.
- 19) 27/03/13 Convenio entre Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. y Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A. para el pago del 50% restante de la indemnización pactada.
- 20) Adenda para la encomienda a ADIF de la redacción y dirección del proyecto correspondiente a la nueva Estación de Autobuses de la ciudad de Logroño, así como para su financiación. (Aprobada en consejo de administración de 18 de octubre 2012, firmada el 23 de abril de 2013. Sin efecto).
- 21) 29/07/13 Anexo a la Adenda para la Redacción y dirección del Proyecto correspondiente a la nueva estación de autobuses de la ciudad de Logroño
- 22) 6/08/14 Convenio entre el Ayuntamiento y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. para la ejecución de obras de la calle Piqueras- Piquete.
- 23) 8/06/16 Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Logroño y "Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A." para la ejecución de obras de la futura estación de autobuses, cúpula, parque sobre Estación de autobuses y parque oeste.
- 24) 30/09/16 Convenio de Asistencia Jurídica entre la Administración General del Estado (Ministerio de Justicia, Abogacía General del Estado- Dirección del Servicio Jurídico del Estado) y la sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.
- 25) 01/02/17 Convenio de colaboración formativa en materias relacionadas con la formación profesional entre el Gobierno de la Rioja, a través de la Consejería de Educación, Formación y Empleo y la empresa Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.
- 26) 28/04/17 Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. para la contratación de servicios relativos al proyecto de trazado del paso inferior existente en la calle Duques de Nájera-Lobete de Logroño.



27) 17/05/18 Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. para la contratación de obras de construcción de la Urbanización de la nueva glorieta de Vara de Rey y conexiones Miguel Delibes con Duques de Nájera y Hermanos Hirco con Belchite, solución c al paso inferior de Duques de Nájera.

28) 18/10/18 Convenio de Asistencia Jurídica entre la Administración General del Estado (Ministerio de Justicia, Abogacía General del Estado- Dirección del Servicio Jurídico del Estado) y la Sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.

29) 7/06/19 Convenio entre el Gobierno de la Rioja, a través de la Consejería de Administración Pública y Hacienda y "Logroño Integración del Ferrocarril 2002 S.A." para la indemnización del derribo del inmueble propiedad de la Comunidad Autónoma de La Rioja en la calle Marqués de Larios de Logroño.

30) 20/01/20 Adenda al Convenio de Colaboración de fecha 8 de junio de 2016 entre el Excmo. Ayuntamiento de Logroño y "Logroño integración del ferrocarril 2002, S.A." de ejecución de obras de la futura estación de autobuses, cúpula, parque sobre estación de autobuses y parque oeste (proyecto modificado)

A los señalados en el informe de situación de 2021 de LIF 2002 habrían de añadirse los siguientes, acordados en 2021:

31) 23/02/21 Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002 S.A para la ejecución de las obras de construcción de la urbanización de la intersección de la calle General Vara de Rey con calle Duques de Nájera y calle Miguel Delibes y del entorno de la nueva estación de autobuses en Logroño

32) 13/07/21 Convenio entre Nueva Rioja S.A. y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A

33) 13/07/21 Contrato entre la comunidad de propietarios Vara de Rey nº 74 de Logroño, Nueva Rioja S.A. y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A

34) 01/09/21 Convenio de colaboración entre la Fundación Cultural de los Arquitectos de La Rioja en Logroño y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A

35) 16/09/21 Acta nº2 de conformidad de clasificación y cuantificación de la obra de Fase 1 de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño

## 2.- CASO BASE DE FINANCIACIÓN LIF 2002 AÑO 2021

LOGROÑO INTEGRACION DEL FERROCARRIL CRITERIO DE CAJA IMPORTES SIN IVA							
	ORIGEN	CIERRE 2020	2021	2022	2023	Resto	Total
FLUJOS DE CAJA OPERATIVO	TOTAL ACTUACIONES FERROVIARIAS Fase 1	85.197.670,62	2.681.851,09	0,00	0,00		87.879.521,71
	TOTAL MUROS Y LOSAS Fase 1	56.915.957,97	-12.883.026,58	0,00	1.805.282,66		45.838.214,05
	TOTAL URBANIZACIÓN Fase 1	10.992.866,89	10.364.146,02	0,00	0,00		21.357.012,91
	TOTAL ACTUACIONES URBANISTICAS (LIF)	12.333.567,02	1.045.725,49	3.678.505,81	6.678.314,46		23.736.112,79
	(Otras inversiones o actuaciones)				0,00		0,00
	TOTAL INVERSION/ACTUACION	165.440.062,50	1.208.696,02	3.678.505,81	8.483.597,12		178.810.861,46
	(Gastos operativos)	9.371.505,76	878.373,78	497.727,29	497.727,29		11.245.334,12
	(pagos por IVA)		258.464,11	740.233,21	1.781.555,40		2.780.252,72
	Ajustes Contables (cuenta Proveedores y Acredores) *	7.265,27					7.265,27
	TOTAL SALIDAS DE CAJA	-174.818.833,53	-2.345.533,91	-4.916.466,32	-10.762.879,81		-192.843.713,56
	Venta de suelos	0,00	0,00	29.283.422,00	40.535.680,00	66.386.950,00	136.206.052,00
	Otros ingresos	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
	cobros por IVA (Liquidacion IVA)	143.748,51	258.464,11	740.233,21	1.781.555,40	0,00	2.924.001,23
	TOTAL ENTRADAS DE CAJA	143.748,51	258.464,11	30.023.655,21	42.317.235,40	66.386.950,00	139.130.053,23
	Pago/Recuperación de iva del año anterior		-143.748,51				-143.748,51
	FLUJO DE CAJA OPERATIVO	-174.675.085,02	-2.230.818,31	25.107.188,90	31.554.355,59	66.386.950,00	-53.857.408,85
	Disposiciones deuda	220.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	220.000.000,00
(Amortizaciones deuda bancaria)	-144.000.000,00	-76.000.000,00	0,00	0,00	0,00	-220.000.000,00	
(Costes financieros )	-64.775.273,75	-2.070.333,33	0,00	0,00	0,00	-66.845.607,08	
FLUJO DE CAJA FINANCIERO	11.224.726,25	-78.070.333,33			0,00	-66.845.607,08	
FLUJOS DE CAJA (OPERAT+FINANC)	-163.450.358,77	-80.301.151,64	25.107.188,90	31.554.355,59	66.386.950,00	-120.703.015,93	
POSICIÓN DE CAJA INICIAL (al 1/1/año n)	15.184.469,00	12.929.488,38	11.509.780,68	37.464.093,02	69.018.448,60		
POSICIÓN DE CAJA (sin aportación socios)	12.929.488,38	-67.371.663,26	36.616.969,58	69.018.448,60	135.405.398,60		
Aportaciones Socios situación inicial	139.915.734,00	176.377.379,00	255.258.822,94	256.105.946,38	255.505.946,38		
Aportaciones Socios NO REINTEGRABLES	600.000,00						
Aportaciones Socios del ejercicio	35.861.645,00	78.881.443,94	847.123,44				
Aportaciones Socios situación final (REINTEGRABLES)	175.777.379,00	254.658.822,94	255.505.946,38	255.505.946,38	255.505.946,38		
POSICIÓN DE CAJA (tras aportación de socios)	12.927.020,23	11.509.780,68	37.464.093,02	69.018.448,60	135.405.398,60		
	-2.468,15						
Posición inicial deuda bancaria (al 1/1/año n)	108.000.000,00	76.000.000,00		0,00			
Posición final deuda bancaria (al 31/12/año n)	76.000.000,00	0,00		0,00			

-120.100.548

Al final del período se cuenta con un déficit de tesorería para hacer frente a la devolución de los socios de

<b>Deficit anualizado de la operación global</b>		<b>-162.850.359</b>	<b>-80.301.152</b>	<b>25.107.189</b>	<b>31.554.356</b>	<b>66.386.950</b>	<b>-120.103.016</b>
30,0%	ADIF-AV	-48.855.108	-24.090.345	7.532.157	9.466.307	19.916.085	-36.030.905
7,5%	ADIF	-12.213.777	-6.022.586	1.883.039	2.366.577	4.979.021	-9.007.726
12,5%	RENFE	-20.356.295	-10.037.644	3.138.399	3.944.294	8.298.369	-15.012.877
25,0%	AYTO	-40.712.590	-20.075.288	6.276.797	7.888.589	16.596.738	-30.025.754
25,0%	CC.AA.	-40.712.590	-20.075.288	6.276.797	7.888.589	16.596.738	-30.025.754
<b>aportación:</b>							
<b>Aportaciones Socios Préstamos Participativos</b>		<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>resto</b>		<b>TOTAL</b>
30,0%	ADIF-AV	43.200.000,00	4.800.000,00				48.000.000,00
7,5%	ADIF	10.800.000,00	1.200.000,00				12.000.000,00
12,5%	RENFE	18.000.000,00	2.000.000,00				20.000.000,00
25,0%	AYTO	36.000.000,00	34.000.000,00				70.000.000,00
25,0%	CC.AA.	36.000.000,00	34.000.000,00				70.000.000,00
<b>TOTAL APORTACIONES AL PRINCIPAL</b>		<b>144.000.000,00</b>	<b>76.000.000,00</b>		<b>0,00</b>		<b>220.000.000,00</b>
30,0%	ADIF-AV	8.213.682,26	621.100,00				8.834.782,26
7,5%	ADIF	2.053.420,56	155.275,00				2.208.695,56
12,5%	RENFE	3.422.367,60	258.791,67				3.681.159,27
25,0%	AYTO	6.844.735,22	517.583,33				7.362.318,55
25,0%	CC.AA.	6.844.735,22	517.583,33				7.362.318,55
<b>TOTAL APORTACIONES INTERESES</b>		<b>27.378.940,86</b>	<b>2.070.333,33</b>		<b>0,00</b>		<b>29.449.274,19</b>
30,0%	ADIF-AV	1.531.312,28	285.689,40				1.817.001,68
7,5%	ADIF	382.828,07	71.422,35				454.250,42
12,5%	RENFE	638.046,78	119.037,26				757.084,04
25,0%	AYTO	1.276.093,56	96.887,23				1.372.980,79
25,0%	CC.AA.	1.276.093,56	238.074,50				1.514.168,06
<b>TOTAL APORTACION PERIODIFICACIONES*</b>		<b>5.104.374,25</b>	<b>811.110,74</b>				<b>5.915.484,99</b>
30,0%	ADIF-AV	52.944.994,54	5.706.789,40		0,00		58.651.783,94
7,5%	ADIF	13.236.248,63	1.426.697,35		0,00		14.662.945,98
12,5%	RENFE	22.060.414,38	2.377.828,93		0,00		24.438.243,31
25,0%	AYTO	43.414.891,82	34.614.470,56	847.123,44	0,00		78.876.485,82
25,0%	CC.AA.	44.120.828,78	34.755.657,83		0,00		78.876.486,61
<b>TOTAL APORTACIONES PPAL+INT+PERIODIFICACIONES*</b>		<b>175.777.378,15</b>	<b>78.881.444,07</b>	<b>847.123,44</b>	<b>0,00</b>		<b>255.505.945,66</b>

\* El importe plazado es el que corresponde según el crédito indicado, difiere del real en la Periodificación que va dejando pendiente el Ajunt de Lagroño

\* Ajustes contables

2.020

**FIRMADO**

### 3.- CASO BASE TOTAL LIF 2002 AÑO 2021.

1. ACTUACIONES FERROVIARIAS DE INTEGRACIÓN FASE 1 (ADIF)	Total datos LIF	total sumando anualidades
Fase Previa Proyecto Constructivo	454.348,56	454.348,56
Asistencia Técnica Fase Previa	963.588,69	963.588,69
Dirección Obra Fase Previa	224.019,00	224.019,00
Obra Fase Previa	10.366.501,52	10.366.501,51
<b>TOTAL FASE PREVIA SIN PROYECTO</b>	<b>11.554.109,21</b>	<b>11.554.109,20</b>
<b>TOTAL FASE PREVIA</b>	<b>12.008.457,77</b>	<b>12.008.457,76</b>
Inst Prov Arrubal Proyecto Constructivo	63.148,31	63.148,31
Asistencia Técnica Instal. Aux. Arrubal	57.372,15	57.372,15
Dirección Obra Instal. Aux. Arrubal	29.869,20	29.869,20
Obra Instal. Aux. Arrubal	894.375,44	894.375,44
<b>TOTAL ARRUBAL SIN PROYECTO</b>	<b>981.616,79</b>	<b>981.616,79</b>
<b>TOTAL ARRUBAL</b>	<b>1.044.765,10</b>	<b>1.044.765,10</b>
Asistencia Técnica Estación Provisional	108.995,66	108.995,66
Dirección de obra Estación Provisional	49.782,00	49.782,00
Obra Estación Provisional	2.052.437,91	2.052.437,91
<b>TOTAL ESTACIÓN PROVISIONAL</b>	<b>2.211.215,57</b>	<b>2.211.215,57</b>
Fase 1 Proyecto Constructivo obra ferroviaria (xx%)	1.606.750,54	1.606.750,54
Obra Ferroviaria Fase 1 (Sacyr)	63.713.386,79	63.713.386,79
Asistencia Técnica (A.T Typsa)	2.068.784,19	2.068.784,19
Calidad (Ute Incosa)	110.095,22	110.095,22
Dirección Medioambiental (Tifsa)	98.269,26	98.269,26
Inspección Técnica Edificios (incosa)	76.137,94	76.137,94
Seguridad y Salud (Prointec)	116.318,21	116.318,21
Dirección Obras y Sios (Ineco)	470.801,30	470.801,30
<b>Fase 1 Actuación Ferroviaria (INCLUYE PROYECTOS)</b>	<b>68.260.543,47</b>	<b>68.260.543,45</b>
Fase 1 Proyecto Constructivo Muros y Losas (xx%)	1.141.977,20	1.141.977,20
Obra Muros y Losas Fase 1 (Sacyr)	40.427.280,17	40.427.280,17
Asistencia Técnica (A.T Typsa)	1.312.680,46	1.312.680,46
Calidad (Ute Incosa)	69.857,38	69.857,38
Dirección Medioambiental (Tifsa)	62.353,60	62.353,60
Inspección Técnica Edificios (Incosa)	48.310,88	48.310,88
Seguridad y Salud (Prointec)	73.805,98	73.805,98
Dirección Obra y Sios (Ineco)	298.731,82	298.731,82
<b>Fase 1 Muros y Losas (INCLUYE PROYECTOS)</b>	<b>43.434.997,50</b>	<b>43.434.997,49</b>
Fase 1 Proyecto Constructivo Urbanización (xx%)	389.659,21	389.659,21
Obra Urbanización Fase 1 (Sacyr)	19.697.065,77	19.697.065,77
Asistencia Técnica (A.T Typsa)	639.566,98	639.566,98
Calidad (Ute Incosa)	34.036,06	34.036,06
Dirección Medioambiental (Tifsa)	30.380,05	30.380,05
Inspección Técnica Edificios (Incosa)	23.538,13	23.538,13
Seguridad y Salud (Prointec)	35.959,90	35.959,90
Dirección Obra y Sios (Ineco)	145.548,76	145.548,76
<b>Fase 1 Urbanización (INCLUYE PROYECTOS)</b>	<b>20.995.754,86</b>	<b>20.995.754,87</b>
Proyecto Construcción	3.138.386,95	3.138.386,95
Obra Fase 1 (Sacyr)	123.837.732,73	123.837.732,73
Asistencia Técnica (A.T Typsa)	4.021.031,63	4.021.031,63
Calidad (Ute Incosa)	213.988,67	213.988,66
Dirección Medioambiental (Tifsa)	191.002,92	191.002,91
Inspección Técnica Edificios (Incosa)	147.986,96	147.986,95
Seguridad y Salud (Prointec)	226.084,09	226.084,09
Dirección Obra y Sios (Ineco)	915.081,88	915.081,88
Varios Obra Ferroviaria Fase 1	23.992,94	23.992,94
<b>TOTAL FASE 1 (Sin Alta Velocidad)</b>	<b>132.691.295,83</b>	<b>132.691.295,81</b>
<b>TOTAL FASE 1 (Sin Alta Velocidad) CON VARIOS</b>	<b>132.715.288,77</b>	<b>132.715.288,75</b>
Obra Subestación de Tracción (Isolux)	3.540.028,50	3.540.028,50
Dirección de Obra Subestación de Tracción (Ineco)	128.858,18	128.858,18
Asistencias Técnicas Subestación de Tracción (Incosa)	194.293,10	194.293,10
Seguridad y Salud (Prointec)	25.170,39	25.170,39
Dirección Ambiental	-	-
<b>TOTAL SUBESTACIÓN DE TRACCIÓN</b>	<b>3.888.350,17</b>	<b>3.888.350,17</b>
Proyecto Constructivo Fase 2 ferroviario	178.348,30	178.348,30
Proyecto Constructivo Fase 2 losas y muros	250.000,00	250.000,00
Proyecto Constructivo Fase 2 urbanización	250.000,00	250.000,00
<b>TOTAL FASE 2</b>	<b>678.348,30</b>	<b>678.348,30</b>
Proyecto Basico Fase 3 ferroviario	48.760,12	48.760,12
Proyecto Basico Fase 3 losas y muros	100.000,00	100.000,00
Proyecto Basico Fase 3 urbanización	87.265,11	87.265,11
<b>TOTAL FASE 3</b>	<b>236.025,23</b>	<b>236.025,23</b>
<b>PROLONGACIÓN DE TUNEL</b>	<b>1.805.282,66</b>	<b>-</b>
<b>REDACCIÓN PROYECTO "LOS LIRIOS"</b>	<b>247.933,88</b>	<b>247.933,88</b>
<b>TOTAL ACTUACIONES FERROVIARIAS Fase 1</b>	<b>87.640.440,50</b>	<b>87.640.440,47</b>
<b>TOTAL MUROS Y LOSAS Fase 1</b>	<b>45.838.214,04</b>	<b>44.032.931,37</b>
<b>TOTAL URBANIZACIÓN Fase 1</b>	<b>21.357.012,91</b>	<b>21.357.012,92</b>
<b>TOTAL ACTUACIONES FASE 1 (ADIF)</b>	<b>154.835.667,45</b>	<b>153.030.384,76</b>

2. ACTUACIONES URBANISTICAS (LIF)	Total	
Plan Especial y Modificación PGML	452.965,85	452.965,85
<b>PLAN ESPECIAL Y MODIFICACION PGML</b>	<b>452.965,85</b>	<b>452.965,85</b>
Proyecto de Trazado y Coordinación de Servicios	47.947,00	47.947,00
<b>PROYECTO TRAZADO Y COORDINACION SERVICIOS</b>	<b>47.947,00</b>	<b>47.947,00</b>
<b>INDEMNIZACIONES</b>	<b>1.923.633,16</b>	<b>1.923.633,16</b>
Obra Derribo Casetas	17.936,33	17.936,33
<b>OBRA DERRIBO CASETAS</b>	<b>17.936,33</b>	<b>17.936,33</b>
Proyecto Derribo Estación	6.000,00	6.000,00
Obra Derribo Estación	220.430,78	220.430,78
Dirección de Obra y AT Derribo Estación	6.000,00	6.000,00
<b>TOTAL DERRIBO ESTACIÓN</b>	<b>232.430,78</b>	<b>232.430,78</b>
Proyecto Derribo Correos	5.500,00	5.500,00
Obra Derribo Correos	100.430,86	100.430,86
Dirección de Obra y AT Derribo Correos	5.000,00	5.000,00
<b>TOTAL DERRIBO CORREOS</b>	<b>110.930,86</b>	<b>110.930,86</b>
Proyecto tres Rotondas	26.850,00	26.850,00
Obra Tres Rotondas	45.869,15	45.869,15
Dirección de obra	5.000,00	5.000,00
<b>TOTAL TRES ROTONDAS</b>	<b>77.719,15</b>	<b>77.719,15</b>
Proyecto Piqueras - Edificio Maher	4.250,00	4.250,00
Obra Urbanización Piqueras	395.051,26	395.051,26
<b>TOTAL PIQUERAS</b>	<b>399.301,26</b>	<b>399.301,26</b>
Proyecto Lobete	35.920,00	35.920,00
Obra Lobete	1.401.934,96	1.401.934,96
Dirección de Obra y AT Lobete	58.058,05	58.058,05
<b>TOTAL LOBETE</b>	<b>1.495.913,01</b>	<b>1.495.913,01</b>
Proyecto Vara de Rey y Miguel Delibes	68.000,00	68.000,00
Obra Vara de Rey y Miguel Delibes + acopio + indemnización	4.836.794,41	4.836.794,41
Dirección de Obra y AT Vara de Rey y Miguel Delibes	187.598,49	187.598,50
Varios Urb Vara de Rey (Ensayos + Estudio Alternativas+Desescombro)	193.687,58	193.687,58
<b>TOTAL VARA DE REY Y MIGUEL DELIBES</b>	<b>5.286.080,48</b>	<b>5.286.080,49</b>
Proyecto Parque Resto Actuación	42.944,69	42.944,69
Obra Parque Resto Actuación	1.033.922,71	1.033.922,71
Dirección de Obra y AT Parque Resto Actuación	51.533,63	51.533,63
<b>TOTAL PARQUE RESTO ACTUACIÓN</b>	<b>1.128.401,03</b>	<b>1.128.401,03</b>
Proyecto STR Pedregales	63.450,00	63.450,00
Obra STR Pedregales	3.907.147,34	3.907.147,34
Dirección de Obra y AT STR Pedregales	78.200,00	78.200,00
Varios STR Pedregales (Ensayo Geotécnico+Pliegos)	16.506,00	16.506,00
Compra parcela Pedregales	139.877,11	139.877,11
<b>TOTAL STR PEDREGALES</b>	<b>4.205.180,45</b>	<b>4.205.180,45</b>
Dirección Obra Estación Autobuses (AS + Ineco)	343.257,50	343.257,50
Obra Estación Autobuses (UTE Estación Autobuses)	7.559.676,10	7.559.676,10
Asistencia Técnica Estación Autobuses (Tyspa)	347.682,38	347.682,38
Proyecto Modificado Autobuses	107.056,67	107.056,67
<b>TOTAL ESTACIÓN AUTOBUSES</b>	<b>8.357.672,65</b>	<b>8.357.672,65</b>
<b>TOTAL ACTUACIONES URBANISTICAS (LIF)</b>	<b>23.736.112,01</b>	<b>23.736.112,02</b>
<b>TOTAL ACTUACIONES A+B</b>	<b>178.571.779,46</b>	<b>176.766.496,78</b>

\*Parcialmente transcrito.

#### 4.- CUADRO DE DESVIACIONES

Gasto/Ingreso	Coste según Estudio Informativo sin IVA	Coste según Convenio (excluido IVA)	Coste total estimado actual. Incluido pendiente. Caso Base (sin IVA)	Ejecutado a 31/12/21 (sin IVA)	Pendiente de ejecutar (sin IVA)	Desviación	Desviación %
<b>INTEGRACION FERROVIARIA</b>							
FASE PREVIA			10.366.501,52	10.366.501,52	0,00		
INST. ARRIBAL	87.776.639,54	90.263.204,99	894.375,44	894.375,44	0,00		
ESTACION PROVISIONAL			2.052.437,91	2.052.437,91	0,00	49.398.399,93	56,28%
FASE 1			123.861.724,61	123.861.724,61	0,00	50.602.834,72	56,06%
SUBESTRACCION	2.486.565,45	154.060.941,38	3.691.000,24	3.540.028,50	150.971,74	1.204.434,79	48,44%
FASE 2	29.208.075,16		49.517.753,83	0,00	49.517.753,83	20.309.078,67	69,53%
FASE 3	34.589.561,23		37.442.813,05	0,00	37.442.813,05	4.658.534,48	13,47%
PROLONGACION TUNEL	No previsto	No previsto	1.805.282,66	0,00	1.805.282,66		
PROYECTOS		No incluido	4.951.362,74	4.818.191,16	133.171,58		
DIRECCION DE OBRA Y ASIST TECNICA	8.181.991,86	No incluido	11.446.661,31	7.497.237,37	3.949.423,94	8.216.032,19	100,42%
TOTAL ACTUACIONES	162.242.833,24	154.060.941,38	246.029.913,30	153.030.496,51	92.999.416,80	83.787.080,06	51,64%
TOTAL INCLUIDO CONVENIO	154.060.941,38	154.060.941,38	229.633.889,25	140.715.067,97	88.916.821,28	75.571.047,87	49,05%
TOTAL EXCLUIDO CONVENIO	8.181.991,86	n/a	16.396.024,05	12.315.428,54	4.082.595,52	8.216.032,19	100,42%
<b>INTEGRACION URBANISTICA</b>							
Gasto/Ingreso	Coste según Estudio Informativo sin IVA	Coste inicial previsto (Importes sin IVA, aunque Convenio sí lo incluya)	Coste total estimado actual. Incluido pendiente. Caso Base (sin IVA)	Ejecutado a 31/12/21 (sin IVA)	Pendiente de ejecutar (sin IVA)	Desviación	Desviación %
URBANIZACION DESARROLLO PLAN URBANISTICO	0,00	0,00	20.182.353,33	9.924.687,07	10.257.666,26	12.894.315,40	176,92%
URBANIZACION ENTORNO ESTACION	1.536.974,14	1.536.974,14	407.918,36	307.523,67	100.394,69		
URBANIZACION TERRENOS LIBERADOS	5.751.063,79	5.751.063,79	No previsto	782.890,46	299.439,59	N/A	N/A
Proyectos	0,00	No previsto	1.082.330,05	2.063.510,27	1.909.924,51	153.585,76	N/A
Dirección Obra y Asistencia Técnica	No previsto	No previsto	23.786.112,01	12.925.025,71	10.811.086,30	N/A	N/A
TOTAL FASE 1	7.288.037,93	7.288.037,93	265.734,52	0,00	265.734,52	N/A	N/A
FASE 2 DOY AT	No previsto	No previsto	8.816.880,03	0,00	8.816.880,03		
FASE 2 OBRAS	0,00	0,00	476.701,86	0,00	476.701,86	N/A	N/A
FASE 3 DOY AT	No previsto	No previsto	4.333.653,26	0,00	4.333.653,26		
FASE 3 OBRAS	0,00	0,00	17.446.728,35	3.000.338,64	14.446.389,71	26.044.848,69	357,36%
TOTAL INCLUIDO CONVENIO (excl act fuera convenio)	7.288.037,93	7.288.037,93	20.182.353,33	9.924.687,07	10.257.666,26		
TOTAL EXCLUIDO CONVENIO	0,00	0,00	37.629.081,68	12.925.025,71	24.704.055,97		
TOTAL ACTUACIONES (INCLUIDO + EXCLUIDO)	7.288.037,93	7.288.037,93					
<b>ACTUACIONES DE INTEGRACION: FERROVIARIA + URBANISTICA</b>							
Gasto/Ingreso	Coste según Estudio Informativo sin IVA	Coste inicial previsto (Importes sin IVA, aunque Convenio sí lo incluya)	Coste total estimado actual. Incluido pendiente. Caso Base (sin IVA)	Ejecutado a 31/12/21 (sin IVA)	Pendiente de ejecutar (sin IVA)	Desviación	Desviación %
TOTAL INCLUIDO CONVENIO (excl act fuera convenio)	161.348.879,31	161.348.879,31	249.814.242,58	150.639.755,04	99.174.487,54	88.465.363,27	54,83%
TOTAL EXCLUIDO CONVENIO	8.181.991,86	0,00	33.844.752,40	15.315.767,18	18.528.985,23	33.844.752,40	N/A
TOTAL ACTUACIONES (INCLUIDO + EXCLUIDO)	169.530.871,17	161.348.879,31	283.658.994,98	165.955.522,22	117.703.472,77	122.310.115,67	75,80%
<b>COSTES OPERATIVOS Y FINANCIEROS</b>							
COSTES OPERATIVOS	No previsto	No previsto	11.245.334,12	10.249.879,54	995.454,58	N/A	N/A
COSTES FINANCIEROS	No previsto	No previsto	66.845.607,08	66.845.607,08		N/A	N/A



El presente informe ha sido firmado electrónicamente por Federico Pérez San Millán, Interventor Regional de la Rioja, según se refleja en la validación y con la fecha que constan en el margen izquierdo de cada página.

El presente informe puede contener información sensible o de carácter reservado y le ha sido remitido por la Intervención General de la Administración del Estado por ser usted uno de los destinatarios legales del mismo conforme a lo previsto en el Título VI de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y su normativa de desarrollo. Fuera de estos supuestos, la Intervención General de la Administración del Estado está sometida por ley al deber de confidencialidad y secreto en relación con su contenido, por lo que queda usted responsable de su tratamiento y difusión, la cual deberá respetar en todo caso la normativa de protección de datos y demás que pudiera resultar de aplicación.